PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP 40

SKRZYDLATA POLSKA

● (1975) ● 1989–10–01 CENA 250 zł

● ŚWIATOWY ZLOT LOTNIKÓW POLSKICH str. 3

● NOWY SAMOLOT AKROBACYJNY str. 8–9

● MONUMENT KRAKOWSKI str. 13

Krzysztof Dudziński z Zakopanego, z wykonywanym przez siebie spadochronem zboczowym Airsport, w locie po starcie z Nosala. Pilot jest krawcem z zawodu. Na zdjęciu górnym: skok piętrowy w wykonaniu spadochroniarzy WSK Śląsk. Od góry: Zdzisław Caban, Krzysztof Wypych i Andrzej Buczkowski.

Zdjęcia: WOJCIECH GORGOLEWSKI i KRYSTYNA PĄCZKOWSKA

Z LOTU PO KRAJU

POLACY PIERWSI W PUCHARZE ŚWIATA

Do kraju powrócili z RFN skoczkowie spadochronowi. W Warendorfie, w dniach 6—10 września br. startowali w Zawodach o Puchar Świata. Uczestniczyło w nich 18 ekip z 12 krajów (90 zawodników). Polskę reprezentowały dwie drużyny. W klasyfikacji drużynowej Polacy okazali się najlepsi, natomiast w punktacji indywidualnej zajęli 2. i 3. miejsca. Rozegrano jedynie skoki na celność lądowania (10 skoków dziennych i 2 próby nocne). Nagrodą za uzyskanie pierwszego miejsca był samochód Alfa Romeo.

Wyniki indywidualne: 1. **Nikołaj Bałajew** (ZSRR) — 10 cm, 2. **Sławomir Rybacki** (WKS Zawisza) — 10 cm, 3. **Marek Tarczykowski** (WKS Zawisza) — 11 cm, 4. **Chyeryl Stearns** (USA) — 13 cm, 5. **Johan Sonnlars** (Szwecja) — 24 cm.

Wyniki drużynowe: 1. Polska (WKS Zawisza, Bydgoszcz) — 75 cm, 2. Polska (Aeroklub PRL) — 105 cm, 3. Bułgaria — 107 cm, 4. ZSRR — 107 cm, 5. Belgia — 129 cm.

ZAWODY SAMOLOTOWE IM. JANA BARANA

W dniach 14—16 września br. odbyły się na lotnisku Jasionka V Rzeszowskie Zawody Samolotowe im. Jana Barana. W zawodach uczestniczyło 20 pilotów z trzech aeroklubów (Podkarpackiego, Rzeszowskiego i Stalowowolskiego) oraz Ośrodka Szkolenia Personelu Lotniczego w Rzeszowie. Wszyscy latali na samolotach PZL-104 Wilga. Rozegrano trzy konkurencje poprzedzone próbą obliczeniową oraz trzema próbami lądowania precyzyjnego. W zawodach startowało wielu pilotów młodych, którzy uczestniczyli po raz pierwszy w tego rodzaju imprezie samolotowej.

Wyniki: 1. **Bożena Bęben** (Aeroklub Podkarpacki) — 1039 pkt., 2. **Jerzy Wieczorek** — 1463 pkt., 3. **Małgorzata Kałamarz** — 1465 pkt. (oboje Aeroklub Rzeszowski), 4. **Stanisław Nowak** (Aeroklub Podkarpacki) — 1744 pkt., 5. **Wiesław Lewandowski** — 2070 pkt., 6. **Jan Kocur** — 2146 pkt. (obaj z OSPL).

III OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MOTOLOTNIOWE

Z okazji Dni Osiecznej w dniach od 7 do 10 września br. rozegrano w tej miejscowości III Ogólnopolskie Zawody Motolotniowe. Ich organizatorami były Miejsko-Gminny Ośrodek Kultury w Osiecznej i Aeroklub Poznański.

W zawodach uczestniczyło 27 zawodników, z których sklasyfikowano 18 (z 11 aeroklubów regionalnych), w tym 5 z Czechosłowacji. Rozegrano 5 konkurencji według regulaminu III ligi samolotowej. W czasie zawodów miało miejsce jedno przygodne lądowanie w terenie, ale bezpieczne. Drużynowo zwyciężył Aeroklub Poznański, przed Leszczyńskim oraz Łódzkim, a indywidualnie: **Jarosław Eppel** (AŁ przed **Andrzejem Wieklikiem** (AP) i **Witoldem Antoszewiczem** (A. Warszawski).

Uczestników zawodów gościł **Marian Wleklik** w swoim gospodarstwie hodujący konie, w którym znajduje się jedyny w kraju Dom Lotniarza.

HOŁD ŁOTNIKOM AMERYKAŃSKIM

17 września br. na cmentarzu w Kiełpinie (gmina Łomianki) odbyła się uroczystość upamiętniająca śmierć 10 lotników amerykańskich, którzy zginęli 18 września 1944 (po zestrzeleniu w rejonie Dziekanowa Leśnego). Spieszyli oni z pomocą walczącej Warszawie na pokładzie latającej fortecy B-17. W uroczystościach wziął udział ambasador USA **John R. Davis**, który złożył kwiaty pod pomnikiem.

SZLAKIEM WIEŻY SPADOCHRONOWEJ

Podczas obchodów 50. rocznicy utworzenia 27 września 1939 konspiracyjnej organizacji ZHP — Szarych Szeregów, przeprowadzono w całym kraju szereg imprez, w których uczestniczyły także drużyny lotnicze. Dziennikarzy poinformowano o programie obchodów podczas konferencji prasowej, która odbyła się 30 sierpnia br. w Głównej Kwaterze ZHP.

Jedną z imprez okolicznościowych był w dniach 30 sierpnia — 3 września br. rajd Szlakiem Wieży Spadochronowej w Katowicach, której harcerską załogę hitlerowcy wymordowali 4 września 1939. W materiałach konferencyjnych przypomniano także udział ponad 1200 harcerzy i harcerek w akcji kopania schronów OPL w Warszawie, skuteczną obronę przeciwlotniczą Góry Wyzwolenia pod Mszaną k. Jastrzębia przez harcerzy 1 września 1939 oraz śmierć 19 harcerek na punkcie PCK na Dworcu Wschodnim w Warszawie podczas nalotu niemieckiego 5 września 1939. Wspomniano legendarny batalion spadochronowy (w założeniach) „Parasol" utworzony wiosną 1944 i jego walki w powstaniu warszawskim. Imię tego batalionu nosi m.in. 26 Świdnicka Drużyna Harcerska z Chorągwi Wałbrzyskiej.

Dziennikarzy zapoznano m.in. z przebiegiem akcji letniej HAL '89, podczas której obok obozów spadochronowych i innych specjalnościowych obozów lotniczych zorganizowano Międzynarodową Ekspedycję Płetwonurków nad jeziorem Resko k. Kołobrzegu poszukującą pozostałości — także lotniczych — z II wojny światowej.

NOWY DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH

Gen. bryg. pil. dr Jerzy Gotowała urodził się w 1941 w Rozwadowie (woj. tarnobrzeskie) w rodzinie robotniczej. Od 1959 pełni służbę w Wojsku Polskim. Ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą oraz Akademię Sztabu Generalnego Wojska Polskiego (wyróżniony nagrodą Ministerstwa Obrony Narodowej za pracę dyplomową). W okresie swej służby był m.in. dowódcą eskadry, pułku lotniczego a także korpusu obrony powietrznej kraju. Ostatnio był szefem sztabu Wojsk Lotniczych. Wyróżniony za pracę doktorską poświęconą zasadom wykorzystania lotnictwa myśliwskiego. Zasłużony pilot wojskowy PRL.

Zdjęcie: WAF

PUBLIKACJE WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI ZWIĄZANE Z ROCZNICĄ WYBUCHU II WOJNY ŚWIATOWEJ

Jerzy Pawlak — POLSKIE ESKADRY W LATACH 1918—1939. Dzieje polskich eskadr lotniczych — organizacja, rozwój i działalność — w ramach pułków lotniczych od ich utworzenia do chwili wybuchu wojny. Dowódcy, godła, wyposażenie. Liczne ilustracje archiwalne. Str. 432, ilustr. 563, cena 2800 zł, nakład 19 650 egz.

Jerzy B. Cynk — SIŁY LOTNICZE POLSKI i NIEMIEC. Wrzesień 1939. Omówienie procesów zbrojeń lotniczych Polski i Niemiec w okresie międzywojennym, wpływ koncepcji strategicznych i taktycznych na kształtowanie lotnictwa wojskowego tych państw. Historyczny rozwój i opisy poszczególnych typów samolotów, które brały udział w działaniach wojennych po obu stronach. Wykazy stanu sił i strat lotniczych. Str. 288, ilustr. 153, cena 2500 zł, nakład 29 650 egz.

NOWOŚCI WYDAWNICTW KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

W NASTĘPNYM NUMERZE

- **POLSCY PILOCI MIGÓW-29**
- **SZCZĘŚLIWA TRZYNASTKA**
- **BOMBOWIEC W CYWILU**
- **ASTRONAUTYKA W HISZPANII**
- **OMÓWIENIE ANKIETY SP**
- **GODŁO I BARWA — RWD-14 CZAPLA**

ZACHĘCAMY DO PRENUMERATY W 1990

Zachęcamy naszych Czytelników do opłacenia prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na 1990 rok, która zapewni stałe otrzymywanie naszego tygodnika.

Zawiadamiamy, że od 1 stycznia 1990 cena jednego egzemplarza „Skrzydlatej Polski" wynosić będzie 350 zł. Prenumerata na 1990:

— kwartalnie — 4.550 zł
— półrocznie — 9.100 zł
— rocznie — 18.200 zł

Przyjmowanie prenumeraty krajowej do 10 listopada br., na zagranicę — do 31 października br.

Szczegółowe informacje o warunkach prenumeraty podajemy w stopce redakcyjnej na stronie 14.

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **CZECHOSŁOWACJA.** Podczas pokazów lotniczych z okazji Dnia Lotnictwa CSRS w Czeskich Budziejowicach demonstrowano po raz pierwszy publicznie samolot MiG-29 konstrukcji i produkcji radzieckiej, włączony do systemu obrony powietrznej Czechosłowacji.

● **HOLANDIA.** Ponad 1000 kombatantów, w tym 120 polskich żołnierzy I Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej gen. Stanisława Sosabowskiego, wzięło udział w obchodach 45. rocznicy bitwy o Arnhem, które odbywały się w dniach 14—17 września br. Byli żołnierze pierwszej Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej przyjechali na obchody z W. Brytanii, USA, RFN, Holandii i Australii. Przybyła również 60-osobowa grupa z Polski — z płk. Władysławem Stasiakiem, który wówczas dowodził batalionem. W obchodach uczestniczyła delegacja polskich harcerzy, m.in. z „Klubu pikującego orła" oraz Harcerskiego Koła Lotniczego „Trawers" ze Złotoryi. Przed pomnikiem polskich spadochroniarzy w Driel koło Arnhem, w miejscu lądowania polskiej brygady, złożono kwiaty i wieńce.

● **ZSRR.** Minister obrony Dmitrij Jazow oświadczył w wywiadzie dla dziennika „Izwiestia", że w ramach jednostronnej redukcji radzieckich sił zbrojnych przez pół roku z floty wyłączono 400 okrętów i 591 samolotów bojowych. Do końca br. z terytorium sojuszników Układu Warszawskiego będzie wycofanych 500 głowic bojowych nuklearnych środków taktycznych. Do połowy września br. ZSRR zlikwidował 1259 rakiet i 469 wyrzutni, co stanowi — zgodnie z radziecko-amerykańskim układem INF 68 i 57 procent ich początkowej liczby. Strategiczne wojska rakietowe zmniejszy się ogółem o 68 tys. żołnierzy — powiedział D. Jazow.

● **USA.** Senat amerykański zatwierdził sumę 7,7 miliarda dolarów przeznaczonych na rozbudowę infrastruktury wojskowej, ale jednocześnie stosunkiem głosów 93:1 odmówił zgody na wyasygnowanie z budżetu pieniędzy, których prezydent Bush domagał się na rozbudowę baz wojskowych USA w Korei Południowej i na Filipinach.

● **RFN.** Firma Glaser-Dirks wyprodukowała już 250 egzemplarzy szybowca wyczynowego DG-400, który należy do najczęściej produkowanych i sprzedawanych szybowców. Prototyp DG-400 wykonał pierwszy lot przed ośmiu laty, obecnie produkuje się dwa szybowce tego typu miesięcznie, na przemian z szybowcem DG-600.

● **EGIPT/LIBIA.** Po dwunastoletniej przerwie przewoźnicy Egiptu i Libii wznowili stałe połączenie lotnicze między Kairem i Tripolisem.

● **USA/SESZELE.** Boeing 767-200 ustanowił nowy rekord odległości przelotu dla pasażerskich samolotów dwusilnikowych. Maszyna, w rejsie dostawczym dla Air Seychelles, pokonała non stop trasę 14 311 km: z Grand Rapids w stanie Michigan w USA na wyspę Mache na Oceanie Indyjskim. Przelot trwał 16 godzin i 49 minut. Poprzedni rekord odległości przelotu dwusilnikowego samolotu komunikacyjnego, należał także do Boeinga 767-200. Został ustanowiony w kwietniu 1988 przez samolot Air Mauritius na trasie z Halifaxu na Mauritius i wynosił 14 044 km. Boeing 767 Air Seychelles wydzierżawiony jest przez te linie lotnicze od International Lease Finance Corp. (ILFC), amerykańskiego przedsiębiorstwa zajmującego się wypożyczaniem samolotów. Maszyna przekazana została przez Boeinga odbiorcom 19 czerwca br. i przeleciała z Seattle do Grand Rapids w sześć dni później. 26 lipca samolot wystartował do rekordowego lotu z 32 osobami na pokładzie. Wśród nich było m.in. pięciu pilotów, którzy na zmianę zajmowali miejsca w dwuosobowej, komputerowej kabinie samolotu. W locie brał też udział oficjalny przedstawiciel National Aeronautical Association, którego zadaniem była weryfikacja parametrów i czasu trwania lotu. Wraz z informacjami dotyczącymi odległości i prędkości dane te zostały przekazane Międzynarodowej Federacji Lotniczej w Paryżu dla oficjalnego uznania rekordowego przelotu. Boeing 767-200 Air Seychelles wyposażony jest w silniki General Electric CF6-80. Jego masa startowa wynosi 175 543 kg, jest więc większa niż Boeingów 767-200 używanych przez PLL LOT. Różnicę powodują dodatkowe zbiorniki, pozwalające maszynie zabrać łącznie 91 380 dm³ paliwa. W konfiguracji dwóch klas i z pełnym ładunkiem (208 pasażerów) samolot ma zasięg 11 900 km, więcej niż jakikolwiek inny pasażerski samolot dwusilnikowy.

● **EUROPA ZACHODNIA.** Zachodnioeuropejskie konsorcjum Airbus Industrie otrzymało w tym roku zamówienia na 277 aerobusów różnych typów, co stanowi o 50 procent więcej w stosunku do 1988.

● **BRAZYLIA.** W koncernie lotniczym Embraer w Sao Jose dos Campos powstaje kosztem 300 mln dolarów USA prototyp dwusilnikowego regionalnego turbośmigłowego samolotu komunikacyjnego CBA-123; 45—48-miejscowy, o prędkości 640 km/h.

● **FRANCJA.** Francuski minister obrony Jean Pierre Chevenement oświadczył, że Francja i W. Brytania podejmą rozmowy w sprawie wspólnej budowy rakiety nuklearnej średniego zasięgu typu powietrze-powietrze.

● **AUSTRALIA.** Strajk 1645 pilotów australijskich linii lotniczych przyniósł wielomilionowe straty przedsiębiorstwom turystycznym, szczególnie w Queenslandzie, Nowej Południowej Walii i Wiktorii, gdzie frekwencja w hotelach spadła od 30 do 60 procent. Sytuację ratowały trochę obce linie lotnicze, w tym także LOT, którego samolot zabrał w Perth kilkudziesięciu pasażerów znajdujących się w krytycznej sytuacji.

● **ZSRR.** Jeszcze w tym roku spodziewany jest pierwszy lot prototypu samolotu komunikacji regionalnej — Ił-114, 60-miejscowego, o prędkości podróżnej 500 km/h, który ma zastąpić użytkowany jeszcze dotychczas samolot An-24.

● **FRANCJA.** Projekt budżetu lotnictwa cywilnego na 1990 przewiduje wzrost o 16 procent w stosunku do 1989 roku.

● **USA.** Obserwuje się coraz większą koncentrację regionalnych przewoźników lotniczych w Stanach Zjednoczonych. Według czasopisma „Business Week" jest ich teraz 163, podczas gdy w 1981 było jeszcze 246 regionalnych przewoźników lotniczych.

ŚWIATOWY ZLOT LOTNIKÓW POLSKICH

Przyjechali do Krakowa z Belgii, Kanady, USA i Wielkiej Brytanii. Stawili się w grodzie podwawelskim samotnie albo z rodzinami. Niektórzy przylecieli tylko na jeden dzień. Znaleźli czas, aby przez kilka godzin przebywać wśród przyjaciół. Trzeba bowiem być wielkim patriotą lotniczym, serce mieć naprawdę polskie, aby z Wielkiej Brytanii czy Kanady przylecieć do kraju na kilka godzin.

W Krakowie, w dniach od 31 sierpnia do 2 września br., z inicjatywy Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, odbył się Światowy Zlot Lotników Polskich. W powodzi uroczystości oraz imprez towarzyszących 50. rocznicy wybuchu II wojny światowej zlot nie zyskał większego rozgłosu w środkach masowego przekazu. Ale nie chodziło przecież o szeroki rezonans propagandowy.

W zlocie uczestniczyły 234 osoby, w tym 62 z zagranicy. Kraj reprezentowało 172 lotników. Jak na pierwszy tego rodzaju zlot światowy w naszym kraju frekwencja uczestników była duża. Kto przyjechał z zagranicy — nie sposób wymienić wszystkich. Podajemy jedynie kilkanaście nazwisk: z Belgii — Leopold Wątroba; z Kanady — Józef Danielewicz, Stanisław Leski, Stanisław Masłoń, Benedykt Molik, Józef Palimąka, Jerzy Swędziński; z USA — Zygmunt Biernat, Stefan Czarnecki, Kazimierz Dudzik, Zygmunt Jeliński, Wojciech Kołaczkowski, Henryk Mernel, Zygmunt Pyka, Tadeusz Pertkiewicz, Włodzimierz Rysy, Kazimierz Rasiej, Aleksander Sumarczyński, Kazimierz Słowiński; z Wielkiej Brytanii — Jan Bujak, Jan Dziedzic, Mieczysław Adam-Hasiński, Tadeusz Ciszewski, Stanisław Ekiert, Jan Gwoździewicz, Marian Kowalczyk, Witold Łanowski, Eugeniusz Mazurek, Stefan Olszewski, Józef Pęckowski i Andrzej Sendorek.

Podstawowym celem zlotu było spotkanie lotników w kraju z lotnikami mieszkającymi za granicą. Takiemu celowi sprzyjała atmosfera w kraju integrująca środowisko lotnicze. Wielu lotników po raz pierwszy od 1939 przyjechało do Polski. Ten fakt należy uznać za bezprecedensowy. Przełamano bariery obaw i uprzedzeń. Ci, którzy przyjechali na zlot, nie żałowali. Byli zadowoleni z atmosfery, gościnności, jaką stworzyło im kierownictwo zlotu.

Dzięki zlotowi nawiązano ponownie kontakty osobiste. Serdeczne powitania, niekiedy po 50 latach, były wzruszające i jednocześnie niecodzienne. Zlot miał także lotnikom polskim z zagranicy przybliżyć dzisiejszą Polskę wraz z zachodzącymi w niej zmianami, a także Kraków z jego wspaniałymi zabytkami.

Głównym ośrodkiem zainteresowania wszystkich w czasie zlotu było odsłonięcie Pomnika Lotników Polskich, zbudowanego w rekordowym czasie, przy ofiarnej pomocy lotników mieszkających poza granicami Polski. Ten punkt programu zlotu był szczególnie bliski wszystkim jego uczestnikom. Akt odsłonięcia pomnika był bowiem apelem i jednocześnie manifestacją upamiętniającą tych, którzy polegli w walce z nieprzyjacielem na frontach powietrznych w latach 1939—1945.

Uroczyste otwarcie zlotu połączone z wieczornicą nastąpiło 31 sierpnia o 17:00 w Garnizonowym Klubie Oficerskim w Krakowie. Przewodniczącym zlotu został mjr w st. spocz. pil. Ryszard Drozd. Tego dnia wręczono dwa pierwsze medale wybite z okazji odsłonięcia Pomnika Lotników Polskich (wg projektu artysty rzeźbiarza prof. Bronisława Chromego). Otrzymały je: Polskie Linie Lotnicze LOT oraz Zakłady Hutmen we Wrocławiu. Medalami tymi podkreślono szczególne zasługi tych instytucji przy budowie pomnika. Kolejne medale wręczono w dniu zakończenia zlotu (na awersie medalu sylwetka Pomnika Lotników Polskich; na rewersie napis: 1.IX.1989. Odsłonięcie Pomnika Lotników Polskich poległych na wszystkich frontach drugiej wojny światowej. KRAKÓW).

Przed oficjalnym otwarciem zlotu, w godzinach przedpołudniowych, jego uczestnicy zwiedzali Kraków oraz prowadzili rozmowy koleżeńskie.

1 września, po uroczystej mszy za poległych lotników odprawionej w kościele Najświętszej Marii Panny (kościół Mariacki) uczestnicy zlotu udali się na cmentarz wojskowy przy ul. Prandoty, gdzie złożyli kwiaty na grobach poległych lotników polskich, a także alianckich. Od 11:00 lotnicy zwiedzali Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Szczególnym zainteresowaniem cieszyły się dwa samoloty: PZL P.11c (gruntownie odrestaurowany przez Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie) oraz RWD-13 (odnowiony przez zakład inż. E. Margańskiego).

O 13:00 rozpoczęła się uroczystość odsłonięcia Pomnika Lotników Polskich (pisaliśmy o tym w SP 38, 39). W czasie uroczystości przewodniczący społecznego komitetu budowy pomnika i prezes Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Marian Suliga powiedział:

„Pragnieniem naszym było, aby pomnik zespalał wszystkich lotników w duchu braterstwa i jedności, aby pozostała przy życiu brać lotnicza całego świata — spełniając testament poległych kolegów — godnie przekazała swoim następcom prawdę historyczną tamtych lat".

Natomiast sekretarz tegoż komitetu i wiceprezes Krakowskiego Klubu Seniorów Lotnictwa Zbigniew Sobenko stwierdził:

„Zamierzeniem naszym było, aby ta pamiątka narodowa, którą przekazujemy społeczeństwu, wzbudzała w każdym Polaku refleksję i chwilę zadumy nad historyczną drogą bohaterów — lotników naszej Ojczyzny".

Tego dnia odbywały się spotkania towarzyskie. 2 września przed południem zwiedzano zabytki Krakowa. O 17:00 w Klubie Oficerskim odbyło się zamknięcie zlotu. Jego uczestnicy otrzymali upominki. Poza wspomnianym już medalem pamiątkowym z okazji zlotu wydano kopertę okolicznościową oraz barwną naklejkę. Dla celów historycznych założono dwie księgi: pamiątkową Pomnika Lotników Polskich oraz ofiarodawców na budowę tegoż pomnika. Zapisów w tej ostatniej nadal przybywa.

*

Cel zlotu osiągnięto. Jego program był trafny i w pełni pożyteczny. W czasie pożegnań wyrażono to wielokrotnie. Na przebieg zlotu ogromny wpływ miała stworzona przez organizatorów atmosfera koleżeńska — życzliwa i serdeczna. Ona to w dużej mierze zadecydowała o powodzeniu zlotu. Niewykluczone, że za dwa lata zostanie zwołany do Krakowa kolejny zlot światowy.

TADEUSZ MALINOWSKI

U góry: kpt. w st. spocz. pil. Jan Dziedzic podpisuje książkę podczas zwiedzania Muzeum Lotnictwa i Astronautyki; w tle samolot PZL P.11c. Poniżej: uczestnicy zlotu udają się na groby poległych lotników polskich i alianckich (cmentarz wojskowy w Krakowie), na których złożyli kwiaty.

Zdjęcia: Andrzej Zalasiński

SMUTEK w Hockenheim

III Mistrzostwa Świata w Akrobacji Szybowcowej w Hockenheim (RFN) stały pod znakiem tragedii i sukcesu Polaków. Podczas wykonywania IV konkurencji na Kobuzie 3 SP-2496 zginął nasz reprezentant Krzysztof Wyskiel. Po trzech konkurencjach ten wspaniały, bardzo ambitny sportowiec zajmował wysokie, szóste miejsce, z niewielką stratą punktową do najlepszych. Miał szansę na medal. Pod koniec wiązanki wykonywanej prawidłowo ale podczas wietrznej pogody, w trakcie wyprowadzania szybowca z przewrotu, na wysokości 300—350 m urwało się niespodziewanie skrzydło Kobuza. Pilot zrzucił owiewkę kabiny, nie zdołał się jednak wydostać z rozpędzonego szybowca, by ratować się skokiem spadochronowym. Na wysokości około 50 m rozerwało się drugie skrzydło i rozpędzony kadłub z pilotem roztrzaskał się o ziemię. Całe zdarzenie trwało kilka sekund. Krzysztof Wyskiel zginął na miejscu. 20 sierpnia 1989 tragicznie została przerwana piękna, lotnicza karta jaką zapisał 32-letni instruktor lotniczy Aeroklubu Rzeszowskiego. Był bardzo dobrym pilotem akrobacyjnym, dwukrotnym reprezentantem barw narodowych w mistrzostwach świata. Odniósł również znaczące sukcesy jako pilot samolotowy. Był niezrównanym partnerem, zwłaszcza Wacława Nycza, z którym odniósł liczne zwycięstwa w różnego rodzaju zawodach, w tym mistrzostwach Polski. Był wielkim sportowcem, szlachetnym człowiekiem, niezrównanym przyjacielem.

Przyczyny wypadku bada specjalna komisja. Jej orzeczenie będzie znane w terminie późniejszym. We wstępnych, pełnych emocji rozważaniach, podchwyconych przez środki masowego przekazu, dopatrywano się różnorodnych przyczyn tragedii. Jednak żadna z nich nie była w pełni przekonująca. Wydaje się, że po prostu wypada poczekać na fachowe, dogłębne wyniki badań wypadku.

Po śmierci Wyskiela w Hockenheim zapanował wielki smutek, a szczególnie odczuwała go ekipa polska. Gospodarze mistrzostw, w których uczestniczyło 35 pilotów z 10 państw, stanęli przed trudną decyzją przerwania bądź kontynuowania imprezy. Po kilku sprzecznych decyzjach, ostatecznie zdecydowano, że mistrzostwa uważa się za rozegrane. Pozwalały na to trzy zakończone konkurencje, co stanowi minimalną ich liczbę w mistrzostwach świata.

Przypomnę, że I konkurencję, na którą składała się wiązanka obowiązkowa znana, wygrał Solski — 2 374,2 pkt. przed Cellierem — 2 313,7 pkt. i Tomkowiczem — 2 271,7 pkt. Miejsca pozostałych Polaków: 4. Makula — 2 248,5 pkt.; 9. Wyskiel — 2 173,2 pkt.; 18. Hernik — 2 048,9 pkt; 21. Mężyk — 1 993,6 pkt.

W II konkurencji (wiązanka dowolna) najlepszy był Makula — 3 691,3 pkt. przed Martigiem — 3 624,0 pkt. i Mężykiem — 3 610,4 pkt. Miejsca pozostałych naszych reprezentantów: 7. Wyskiel — 3 569,4 pkt.; 12. Hernik — 3 457,7 pkt.; 14. Solski — 3 431,9 pkt. 30. Tomkowicz — 2 937,8 pkt.

Po dwóch konkurencjach prowadził Makula — 5 939,8 pkt.; przed Solskim — 5 806,1 pkt. i Gäfnerem — 5 762,0 pkt. Czwarty był Wyskiel — 5 709,8 pkt., dziewiąty — Mężyk — 5 604,0 pkt.; czternasty — Hernik — 5 506,6 pkt.; dwudziesty pierwszy — Tomkowicz — 5 209,5 pkt.

III konkurencja (wiązanka obowiązkowa nieznana) zakończyła się sukcesem Celliersa, który zdobył 1 776,7 pkt. i wyprzedził Makulę — 1 767,5 pkt., Solskiego — 1 763,7 pkt. i Jänscha — 1 759,8 pkt. Mężyk był szósty — 1 748,6 pkt.; Tomkowicz — ósmy — 1 736,6 pkt.; Hernik — osiemnasty — 1 661,7 pkt. a Wyskiel — dwudziesty pierwszy — 1 622,4 pkt.

I na tym skończyły się mistrzostwa w Hockenheim. Mistrzem świata został po raz trzeci z kolei Polak, Jerzy Makula, a złoty medal za zwycięstwo zespołowe, także po raz trzeci z rzędu, zdobyła reprezentacja Polski. O tym medalu decydowała suma punktów trzech czołowych pilotów, a więc także Solskiego i Mężyka.

Najlepszy pilot świata w akrobacji szybowcowej Jerzy Makula ma 37 lat, jest wychowankiem Aeroklubu Rybnickiego Okręgu Węglowego i członkiem Aeroklubu Ziemi Piotrkowskiej. Pracuje w Polskich Liniach Lotniczych LOT jako kapitan pilot Tu-154M. Miłą niespodziankę sprawił Józef Solski, zdobywając wicemistrzostwo świata. Ma niespełna 34 lata. Instruktor pilot, członek Aeroklubu Białostockiego, pracuje w Zespole Lotnictwa Sanitarnego w Białymstoku. Obaj reprezentanci Polski pozostawili w pokonanym polu wysoko notowanych reprezentantów gospodarzy, z których najlepszy, Hubert Jänsch w swym trzecim starcie w mistrzostwach świata zdobył wreszcie upragniony medal — brązowy. Z reprezentantów innych państw do polsko-zachodnioniemieckiego pojedynku włączył się tylko Szwajcar Walter Martig, który zajął 8 miejsce. Pozostali nasi reprezentanci uplasowali się także wysoko, zwłaszcza Tadeusz Mężyk (5 miejsce) i Krzysztof Wyskiel (6 miejsce). Słabiej niż można się było spodziewać wypadł tylko dotychczasowy wicemistrz świata Andrzej Tomkowicz, głównie wskutek słabego występu w II konkurencji. Trzy rozegrane konkurencje były jednak dopiero pierwszą połową mistrzostw, które tak niespodziewanie zostały przerwane.

Jeśli chodzi o sprzęt, to jedyną nowością w porównaniu z poprzednimi mistrzostwami świata (Bielsko-Biała, 1987) był prototypowy Celstar, skonstruowany przez Petera Celliersa z RPA, który startował w Hockenheim pod szyldem FAI. Natomiast nie uczestniczył w mistrzostwach szybowiec Salto.

W czasie, który został po wcześniejszym zakończeniu mistrzostw świata, ich organizatorzy zorganizowali dla chętnych zawodników międzynarodowe zawody dla uczczenia pamięci Krzysztofa Wyskiela. Wzięło w nich udział 17 pilotów z 8 państw. Po zawieszeniu Kobuzów, nasi reprezentanci startowali w tych zawodach na wypożyczonym Mü 28. Rozegrano także trzy konkurencje, jak w mistrzostwach świata. Zawody wygrał zdecydowanie Hubert Jänsch — 7 757,7 pkt., ale na drugim miejscu był Józef Solski — 7 572,7 pkt. Następne miejsca zajęli: 3. Martin Scheuermann — 7 559,8 pkt.; 4. Peter Huber — 7 483,7 pkt.; 5. Sandor Katona — 7 203,7 pkt.; 6. Jerzy Makula — 7 122,3 pkt.; Marek Hernik zajął 9 miejsce — 6 885,5 pkt.

HEK

Na zdjęciach: obok — mistrz świata J. Makula ● poniżej — reprezentacja Polski: T. Mężyk, M. Hernik, J. Solski, K. Wyskiel i J. Makula. Brakuje A. Tomkowicza ● szybowiec Kobuz 3 i Mü 28 (na dole).

Zdjęcia: W. Hołyś, B. Koszewski (2) i A. Szumorek

III MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI SZYBOWCOWEJ

Hockenheim /RFN/ ● 16-19.08.1989

Miejsce	Pilot /Państwo/	Szybowiec	Punkty
1	JERZY MAKULA /POLSKA/	Kobuz	7 707,30
2	JÓZEF SOLSKI /POLSKA/	Kobuz	7 569,80
3	Hubert Jänsch /RFN/	LO 100	7 427,20
4	Peter Hermann /RFN/	LO 100	7 359,70
5	TADEUSZ MĘŻYK /POLSKA/	Kobuz	7 352,60
6	KRZYSZTOF WYSKIEL /POLSKA/	Kobuz	7 332,20
7	Benno Weiss /RFN/	LO 100	7 310,70
8	Walter Martig /Szwajcaria/	LO 100	7 303,30
9	Peter Huber /RFN/	LO 100	7 291,40
10	Martin Scheuermann /RFN/	LO 100	7 289,80
11	Peter Hofmann /RFN/	LO 100	7 263,20
12	Dieter Wasserkordt /RFN/	LO 100	7 207,10
13	Sandor Katona /Węgry/	Mü 28	7 173,40
14	MAREK HERNIK /POLSKA/	Kobuz	7 168,30
15	Peter Gafner /Szwajcaria/	LO 100	7 153,60
16	Stephen Coan /USA/	Kobuz	7 026,60
17	Johann Mayrhofer /Austria/	Kobuz	6 949,20
18	Christian Kopff /Austria/	Pilatus B4	6 946,80
19	ANDRZEJ TOMKOWICZ /POLSKA/	Kobuz	6 946,10
20	Peter Celliers /FAI/	Celstar	6 936,10
21	Sandor Dozsa /Węgry/	Mü 28	6 695,30
22	Charles Kalko /USA/	Kobuz	6 631,00
23	Bob Kupps /USA/	LO 100	6 544,10
24	Stefan Bierbaum /Austria/	Pilatus B4	6 516,40
25	Colin Short /Australia/	Kobuz	6 450,10
26	Ulf Kramer /RFN/	LO 100	6 413,00
27	Franz Studer /Szwajcaria/	LO 100	6 351,00
28	Istvan Matuz /Węgry/	Mü 28	6 314,60
29	Ferenc Spang /Węgry/	Mü 28	6 100,40
30	Helmut Anderegg /Szwajcaria/	LO 100	5 933,40
31	Lionel Sole /Wielka Brytania/	LO 100	5 683,00
32	Heinrich Bach /Austria/	Pilatus B4	5 262,60
33	Bob O'Dell /USA/	LO 100	4 981,80
34	Pietro Filippini /Włochy/	LO 100	4 624,30
35	Sam Mummery /Wielka Brytania/	Kobuz	2 257,40

Zespołowo: 1. POLSKA - 22 629,7 pkt.; 2. RFN - 22 097,6 pkt.; 3. Szwajcaria - 20 807,9 pkt.; 4. Austria - 20 412,4 pkt.; 5. USA - 20 201,7 pkt.; 6. Węgry - 20 183,3 pkt.

T. Szulc, M. Leliński, E. Kleist i T. Wojtasik ubrani w niezatapialne kombinezony ratunkowe, przed lotem nad Adriatykiem.

HENRYK KUCHARSKI
Korespondencja własna z pokładu An-2

LOT DO HISZPANII (3)

W pogodny poranek 27 czerwca wszyscy uczestnicy lotu samolotami ZUA PZL Warszawa Okęcie stawili się na lotnisku w Portoroż. Gdy jednak grupy Ziobry i Korzeniowskiego, gotowe były do startu, my, to znaczy grupa Doroszewicza, musieliśmy dopiero przygotować się do lotu przez Adriatyk i Apeniny. Pięć naszych samolotów po kolei kołowało pod dystrybutor, taki jaki spotyka się w samochodowych stacjach benzynowych, by uzupełnić paliwo. Z takiego mało wydajnego dystrybutora można w miarę szybko napełnić niezbyt pojemne zbiorniki samolotów turystycznych czy motoszybowców, jakie często odwiedzają Portoroż, i jakich kilka stało na płycie przeddworcowej. Nasz An-2 i każdy z czterech Dromaderów potrzebowały jednak po kilkaset litrów benzyny lotniczej. A jeśli się weźmie jeszcze pod uwagę, że paliwo w samolocie musi być uzupełniane bardzo starannie, nie za szybko, by nie zapowietrzyły się zbiorniki — nad czym czuwał Edward Kleist — czynności te trwały długo.

Równolegle trwał staranny przegląd techniczny samolotów, nadzorowany przez Tadeusza Wojtasika. W trakcie tych czynności zauważono, iż blaszana osłona pod kolektorem wydechowym jednego z Dromaderów została przepalona. Gorące spaliny miałyby więc prostą drogę na pompę paliwową, co było groźne. Konieczna jej wymiana nie byłaby problemem, gdybyśmy mieli osłonę zapasową. Niestety, wśród licznych części zamiennych jakie mieliśmy w samolotach, takiego elementu nie było. Tadeusz Wojtasik to jednak „złota rączka". Dzięki uczynnym Jugosłowianom, którzy użyczyli nieodpłatnie warsztatu, narzędzi i materiałów, precyzyjnie załatał dziurę.

Jugosłowianin, który pomógł najbardziej, z zainteresowaniem oglądał montowanie naprawionej osłony w samolocie i jakby na coś czekał. Piwo z Bratysławy i proporczyk lotniczy oraz uścisk dłoni i ogólne podziękowanie usatysfakcjonowały jugosłowiańskiego mechanika na tyle, że najzupełniej niespodziewanie dla nas zrewanżował się... butelką wina. Jeszcze raz potwierdziła się prawda, że nawet symboliczne upominki mogą przyczynić się do załatwienia ważnej sprawy.

Zajęci swoimi sprawami, o jedenastej żegnaliśmy jednak serdecznie kolegów z grup Ziobry i Korzeniowskiego, którzy po starcie z Portoroż wzięli kurs na nieco zamglone morze i wkrótce skryli się za horyzontem. Ich celem było niewielkie lotnisko w Albendze, na włoskiej Riwierze. Dolecieli szczęśliwie. Nam tymczasem kończył się pracowity dzień na lotnisku w Portoroż na wybrzeżu jugosłowiańskim. Ale samoloty mieliśmy gotowe do lotu, tyle że na start było już za późno. Wszystko jednak wskazywało na to, że w dalszą drogę wyruszymy następnego dnia.

28 czerwca od rana byliśmy więc znów na lotnisku gotowi do drogi. Komunikat meteorologiczny był jednak dla nas niekorzystny. Duże zachmurzenie i niskie podstawy chmur nad Włochami wykluczały bezpieczny lot do Albengi. Oczekując na poprawę pogody jeszcze raz sprawdziliśmy co było możliwe, w tym tratwę ratunkową i niezatapialne kombinezony ratunkowe. Przy rozkotwiczonych samolotach spędziliśmy kilka godzin. Pogoda zamiast poprawiać się, zaczęła się pogarszać. Po południu, gdy wróciliśmy do pensjonatu Palma, rozszalała się burza. Mimo późnej pory grupa ochotników pod wodzą szefa technicznego poszła na lotnisko, by sprawdzić stan zakotwiczenia naszych samolotów. I tym razem, jak w Bratysławie, wszystko było w porządku.

Następny dzień powitał nas klarownym, oziębionym powietrzem po burzy. Znów więc „siedzieliśmy na walizkach", gotowi do lotu do Albengi. Pogoda była jednak dla nas nieubłagana, co było widać na monitorze w miejscowym biurze meteorologicznym, odbierającym obrazy z satelity Meteosat. Wprawdzie Adriatyk i dolina Padu były odkryte, ale Apeniny, które stały na naszej drodze, nadal przykryte były nieprzyjazną nam grubą warstwą chmur o niskich podstawach. Decyzja mogła być więc tylko jedna: i tym razem nie lecimy. Zaczęło się nam dłużyć, pomimo starań Vojko Bizjaka, który by urozmaicić nam pobyt w jego pensjonacie i nie pozbywać się gości, chętnych zawiózł na plażę.

30 czerwca, mimo deszczu i niskich chmur, zakrywających pobliskie wzniesienia, ponownie pojechaliśmy na lotnisko. Po trzech komunikatach meteorologicznych wiedzieliśmy tyle, że nasz start jest praktycznie niemożliwy, bowiem szczyty i doliny Apenin są nadal zakryte rozległymi chmurami warstwowymi. Nie rezygnowaliśmy jednak. Pojechaliśmy do pensjonatu Palma na obiad, a potem znów wróciliśmy na lotnisko. Satelitarne zdjęcia z Meteosata pokazywały wciąż grubą warstwę chmur nad Apeninami. W jej środkowej części, akurat na naszej trasie był jednak wyraźny prześwit. Chmury jakby specjalnie dla nas rozrzedziły się, tworząc bramę, która była szansą dla naszych samolotów.

Po przeanalizowaniu sytuacji meteorologicznej z lotniskowymi meteorologami, lider Doroszewicz podjął decyzję o starcie. Naszym celem była odległa Nicea we Francji, ale po drodze mieliśmy lotniska zapasowe. To na wszelki wypadek. Po raz pierwszy w tej podróży mieliśmy lecieć nad morzem. Założyliśmy więc niezatapialne kombinezony ratunkowe. Ciasno w nich było, ale bezpieczeństwo przedkładaliśmy nad wygody. Pięć tysięcy koni mechanicznych naszych samolotów wraz z nami rwało się do lotu. Wystartowaliśmy o szesnastej piętnaście prosto w morze, które wskutek zmętnienia powietrza zlewało się z niebem. Trzeba było poświęcić wiele uwagi, by zachować poziomy lot i nie zawierzyć złudzeniom. Pierwszą pomocą był sztuczny horyzont na tablicy przyrządów.

Na 65. kilometrze, w umownym punkcie nawigacyjnym Rotar nad Zatoką Wenecką pożegnaliśmy FIR (Rejon Informacji Powietrznej) Zagrzeb. Wlecieliśmy w FIR Mediolan i nawiązaliśmy łączność z włoską kontrolą ruchu lotniczego. Po czterdziestu minutach osiągnęliśmy brzeg włoski w rejonie Chioggi. Lecieliśmy na wysokości półtora tysiąca metrów. W oddali z prawej majaczyła Laguna Wenecka, pod nami była płaska jak stół dolina Padu, nad którą zgodnie z poleceniem radiowym włoskiej kontroli ruchu lotniczego, zniżyliśmy się do trzystu metrów. Po drodze przelecieliśmy tuż obok Ferrary. Na 218. kilometrze na trawersie mieliśmy Bolonię. Odtąd stopniowo musieliśmy piąć się coraz wyżej, zaczynały się bowiem góry. Bezchmurne niebo nad doliną, w terenie górzystym pokryło się cumulusami, których przybywało wraz z podwyższającym się terenem. Grzbiet Apenin ze szczytami sięgającymi dwóch tysięcy metrów przelecieliśmy na podobnej wysokości, znajdując bez trudu luki w górach i wypiętrzających się chmurach, w których z powodzeniem mieściły się An-2 i cztery Dromadery lecące w rozluźnionym szyku. Chłodne powietrze, które przyszło wraz z wysokością, działało orzeźwiająco. Byliśmy zadowoleni, bowiem główna przeszkoda w postaci mijanych, jakże pięknych gór, była za nami.

A przed nami rozciągało się znów morze, tym razem Liguryjskie a dokładniej Zatoka Genueńska. Znad gór w rejonie Genui schodziliśmy ostro, nad morzem wyznaczono nam bowiem wysokość trzystu metrów. Po dwóch godzinach od startu byliśmy ponownie nad wielką wodą.

Dromadery i Airbus na lotnisku w Nicei.

Między morzem a górami ciągnęło się wąskie, starannie zagospodarowane wybrzeże, które przyciągało wzrok i... turystów. Na 475. kilometrze mieliśmy po prawej Albengę. Niebawem osiągnęliśmy granicę włosko-francuską, wlatując w FIR Marsylia. Wybrzeże było już Riwierą Francuską, jeszcze bardziej zagospodarowaną jak włoska, nie mniej a może bardziej piękną. Nasz lot dobiegał końca. Od Monako przygotowywaliśmy się do lądowania w Nicei. Utrzymując nieustanną łączność i wykonując polecenia kontrolerów zeszliśmy nad morzem do lądowania na jednej z dwóch równoległych, długich, trzykilometrowych dróg startowych. Mieliśmy lądować na drodze wewnętrznej. Ruch lotniczy jest w Nicei bardzo duży. Przed nami, za nami i obok podchodziły do lądowania samoloty, także duże, pasażerskie.

O 19:30 wylądowaliśmy na wysuniętym w morze lotnisku Nicei, z kursem 150 stopni. An-2 i Dromadery wyglądały niepokaźnie przy Airbusach i Boeingach, ale małych samolotów na tym lotnisku także nie brakowało. Długo kołowaliśmy na odległy, jeden z licznych postojów oznaczony literą Q jak Quebec. Mieliśmy za sobą kolejne 558 kilometrów. Od Warszawy dzieliła nas już odległość półtora tysiąca kilometrów. Do celu było bliżej jak dalej.

W Nicei czekała nas niespodzianka w postaci strajku części służb lotniskowych. Planu na dzień następny nie miał więc kto przyjąć. Strajkowali także meteorolodzy. Formalności paszportowe przedłużały się. To właśnie w tym porcie, jedyny raz w czasie naszej podróży, zażądano od nas nie tylko paszportów ale także licencji lotniczych, świadczących że jesteśmy załogami a nie pasażerami. Port lotniczy opuściliśmy dopiero po 22:00. Zmęczeni, zaczęliśmy szukać hotelu. Na szczęście, po drugiej stronie ulicy w Hotelu Grill były wolne miejsca, chociaż za drogie dla nas. Nie mieliśmy jednak wyjścia, dzięki czemu spaliśmy luksusowo w klimatyzowanych pokojach. O jedzeniu nie wspomnę.

Nazajutrz czekał nas dalszy lot nad Lazurowym Wybrzeżem, gdzie pogoda na ogół nie zawodzi. Byliśmy więc przekonani, że wyruszymy w dalszą drogę do Hiszpanii. Niepokoiły nas tylko wspomniane strajki.

(cdn.)

Zdjęcia autora

AEROKLUBY nr 179

PUCHAR BAŁTYKU

Ekipa polska na zawody o puchar Bałtyku w NRD. Zdjęcia autora

Najlepsi piloci zawodów: R. Michalski (2. miejsce), J. Darocha (1.) i Z. Chrząszcz (3.).

Wprawdzie od tych zawodów minęło już nieco tygodni, warto jednak je przypomnieć, bo były bardzo istotnym etapem w przygotowaniach reprezentacji Polski do Samolotowych Mistrzostw Świata w Lataniu Precyzyjnym w Danii.

Samolotowe Zawody o Puchar Bałtyku są organizowane przez Aeroklub NRD jako jedna z imprez FAI, której celem jest przygotowywanie pilotów do mistrzostw świata w tej trudnej dyscyplinie lotniczej.

Gospodarze rozesłali zaproszenia do aeroklubów narodowych wszystkich państw nadbałtyckich oraz do aeroklubów — członków FAI — pozostałych państw europejskich. Nasza ekipa liczyła jedenaście osób: siedmiu pilotów (Wacław Nycz, Janusz Darocha, Włodzimierz Skalik, Zbigniew Chrząszcz i Ryszard Michalski, którzy zostali zakwalifikowani do udziału w Mistrzostwach Świata oraz Marek Kachaniak i Jan Gruszecki), trener samolotowej kadry narodowej Andrzej Osowski, sędzia Janusz Tarkowski, mechanik Stanisław Orzech i niżej podpisany jako jej kierownik. Nasz udział w zawodach był w ramach bezdewizowej wymiany sportowej między Aeroklubami NRD i PRL.

Zbiórka ekipy odbyła się 4 lipca w Lesznie, gdzie już nas oczekiwała reprezentacja Litwy. Następnego dnia przelecieliśmy do Poznania, skąd po załatwieniu formalności paszportowych, celnych i ruchowych wystartowaliśmy do miejsca zawodów — Neustadt Glewe. Przylot do tego miasta był dla mnie szczególnie interesujący, bowiem 20 lat temu latałem tam ze Staszkiem Klukiem w Mistrzostwach Szybowcowych NRD.

Na miejscu okazało się, że do mistrzostw zgłosiło się 43 pilotów z ośmiu państw: po pięciu z Austrii, Czechosłowacji i Szwajcarii, siedmiu z Polski, trzech z RFN, po czterech ze Szwecji i Litwy oraz dziesięciu pilotów NRD występujących w dwóch zespołach. Ze względu na przybycie dwóch byłych i jednego aktualnego mistrza świata oraz trzech najlepszych drużyn z ostatnich mistrzostw świata w tej dziedzinie — zawody w Neustadt Glewe zostały nazwane przez ich uczestników małymi mistrzostwami świata w lataniu precyzyjnym.

Dużym wyróżnieniem dla naszej ekipy było powołanie Andrzeja Osowskiego na przewodniczącego międzynarodowego jury.

Szósty lipca był dniem oficjalnego treningu. Przed południem organizatorzy przygotowali w pełni obsadzoną przez sędziów trasę, wytyczoną zgodnie z aktualnym regulaminem mistrzostw świata. Konkurencję treningową wygrał z niewielką ilością punktów karnych Janusz Darocha, wykazując rosnącą formę sportową. Poza przelotem nawigacyjnym odbył się jeszcze trening lądowań dla tych ekip, które nie uczyniły tego poprzedniego dnia.

Siódmego lipca, po uroczystym otwarciu zawodów, przeprowadzono w dobrych warunkach pogodowych pierwszą konkurencję nawigacyjną, którą bez ani jednego punktu karnego, wygrał Janusz Darocha. Oznacza to przelot całej trasy, kontrolowany na 10 punktach, z regularnością plus-minus dwóch sekund, bezbłędne wykonanie obliczeń nawigacyjnych oraz rozpoznanie wszystkich zdjęć i znaków w terenie. Wydawało się to niemożliwe do wykonania, był to więc szok dla pozostałych zawodników i organizatorów, którzy postanowili zgłosić ten rezultat do księgi rekordów Guinessa. Mało tego: Szwedzi będą proponować na forum FAI wprowadzenie rekordu w ilości konkurencji wykonanych bez punktów karnych kolejno przez tego samego pilota.

Drugie miejsce w tej konkurencji zajął Chrząszcz, a trzecie — zawodnik gospodarzy Roland Pietsch. W czołówce, z małą ilością punktów karnych, znaleźli się również piloci czechosłowaccy i pozostali Polacy.

Drugą konkurencję nawigacyjną, rozegraną 8 lipca również przy dobrej pogodzie, wygrał Ryszard Michalski, zdobywając zaledwie 15 punktów ujemnych, co czyni 5 sekund różnic na wszystkich dziesięciu punktach kontroli czasu. Drugi był Lubomir Stoviček (CSRS), a czwarty — Darocha, który utrzymał prowadzenie w zawodach. Kolejne miejsca po dwóch konkurencjach zajmowali Michalski i Chrząszcz.

Złe warunki atmosferyczne uniemożliwiły rozegranie trzeciej konkurencji nawigacyjnej. Przeprowadzono więc pierwszą turę lądowań, składającą się z czterech rodzajów lądowań na celność. Tu najlepszy był Marek Kachaniak z wynikami: zero, zero, plus cztery metry i zero.

Tego samego dnia rozpoczęto drugą konkurencję lądowań, którą z powodu złej pogody dokończono w dniu następnym. Zwycięstwem w tej konkurencji (zero, zero, plus dwa metry i plus jeden metr) Janusz Darocha umocnił swój prymat w zawodach. Bliski zwycięstwa byłby również aktualny rajdowy mistrz świata Ryszard Michalski, gdyby w ostatnim lądowaniu uzyskał zero zamiast plus trzech metrów. Wielkim pechowcem w próbach lądowań był Wacław Nycz. Jego zbyt późna reakcja na nasilenie się i zmianę kierunku wiatru spowodowała niedolot i w rezultacie miejsce poza pierwszą dziesiątką.

Końcowe wyniki Pucharu Bałtyku '89 w pełni wykazały naszą czołową pozycję w świecie w lataniu samolotowym. Wymiernym rezultatem było zajęcie przez Polaków czterech kolejnych miejsc w klasyfikacji indywidualnej i uzyskanie zdecydowanej przewagi nad ekipą czechosłowacką w klasyfikacji zespołowej.

Na koniec kilka refleksji. Systematycznie rośnie poziom pilotów NRD i CSRS, którzy byli naszymi najgroźniejszymi rywalami. Bardzo sprawnym przeprowadzeniem zawodów gospodarze udowodnili, iż są w pełni przygotowani do organizacji imprez międzynarodowych z mistrzostwami świata włącznie.

Wzrosło zainteresowanie Wilga jako samolotem zawodniczym. Oprócz Polaków i pilotów NRD na samolotach tego typu latali Szwedzi, a o zmianie Zlín-43 na Wilgi poważnie myślą piloci CSRS.

Dobre wyniki Gruszeckiego i Kachaniaka potwierdzają istnienie szerokiego zaplecza naszych reprezentantów. Uczestnicy zawodów, podkreślając dobrą ich organizację, uznali Puchar Bałtyku '89 za znakomity trening przed Mistrzostwami Świata w Danii.

A oto końcowe wyniki tych zawodów. W nawiasach liczba punktów karnych.

Klasyfikacja indywidualna pierwszej dziesiątki: 1. Janusz Darocha (68), 2. Ryszard Michalski (77), 3. Zbigniew Chrząszcz (116), 4. Włodzimierz Skalik (140), 5. Lubomir Stoviček (170) — CSRS, 6. Hans Waehner (172) — NRD, 7. Roland Pietsch (188) — NRD, 8. František Cihlař (198) — CSRS, 9. Jan Gruszecki (220), 10. Marek Kachaniak (227).

Wyniki zespołowe: 1. Polska (261), 2. CSRS (605), 3. NRD I (651), 4. Szwecja (1704), 5. Szwajcaria (2382), 6. RFN (2814), 7. Austria (3766), 8. Litwa (5437).

EDWARD POPIOŁEK

ZMIANY W WIELOBOJU SPADOCHRONOWYM

Wielobój spadochronowy od kilkunastu lat rozwija się w państwach socjalistycznych. Oprócz zawodów i mistrzostw krajowych, odbywają się co roku mistrzostwa tych państw pod hasłem Za przyjaźń i braterstwo. Tegoroczne odbyły się w Charkowie (ZSRR), w dniach od 21 do 29 lipca, i tradycyjnie już sporo do powiedzenia mieli w nich reprezentanci Polski. W sześciu skokach na celność lądowania Zbigniew Kosterski uzyskał drugi rezultat — 0,05 m — co dało mu 2—4 miejsce, ex aequo. Wygrał reprezentant ZSRR, Konstantin Szaszkow — 0,02 m. W strzelaniu Polacy uplasowali się w środku stawki, mając 181—189 punktów. Zwycięzca Roman Kulistikow (ZSRR) zdobył 198 pkt. na 200 możliwych. W pływaniu na 100 metrów stylem dowolnym Karol Kożbiel był drugi, ulegając tylko Romanowi Kulistikowowowi (ZSRR). Rozegrany w błocie bieg przełajowy na 3000 metrów był popisem naszego reprezentanta o niepolskim nazwisku — Sławko Grekowa, który był pierwszy.

W klasyfikacji ogólnej na trzech czołowych miejscach byli reprezentanci ZSRR. Wygrał Roman Kulistikow przed Siergiejem Biełowem i Konstantinem Szaszkowem. Czwarty był Li En Zin (KRLD) a piąty — Andriej Miszin (ZSRR). Najlepszy z Polaków Zbigniew Kosterski uplasował się na 6 miejscu, na 20 startujących zawodników. Pozostali nasi reprezentanci zajęli miejsca: 12. Marian Bienias (junior, dokooptowany do zespołu seniorów w ostatniej chwili z powodu słabej dyspozycji Mariusza Komadowskiego, odczuwającego skutki kontuzji; tym samym drużyna juniorów została zdekompletowana); 13. Sławko Grekow; 15. Karol Kożbiel. Startujący poza konkursem Mariusz Komadowski uzyskał rezultat, który w konkursie dałby mu 17 miejsce.

Wśród 18 juniorów bezkonkurencyjni byli reprezentanci ZSRR a wygrał Denis Dodonow. Miejsca Polaków: 12. Robert Zemankiewicz, 18. Jarosław Jóźwik.

W skokach grupowych na celność lądowania Polacy zajęli drugie miejsce za ZSRR, wyprzedzając Bułgarię, KRLD i CSRS. Nasi wieloboiści uzyskali także drugie miejsce w klasyfikacji zespołowej mistrzostw — za ZSRR a przed KRLD, CSRS i Bułgarią.

Po imprezie kierownictwa poszczególnych ekip, po wnikliwej dyskusji, postanowiły wspólnie dokonać istotnych zmian regulaminowych. Postanowiono odejść od obecnych ograniczeń wiekowych (juniorzy do 21 lat, seniorzy do 25 lat) . Od tej pory juniorzy w tej dyscyplinie to sportowcy do 23 roku życia (włącznie), a seniorzy — powyżej, bez ograniczeń. Większy nacisk ma być położony na nisko obecnie punktowane skoki spadochronowe, wszak dyscyplina nazywa się wielobojem spadochronowym. Odtąd za umiejętności spadochronowe można będzie zdobyć 60 procent punktów, a za pozostałe konkurencje — resztę. Bieg rozgrywany obecnie wyłącznie w terenie, może odbywać się także na bieżni. Pływanie — bez zmian. Zaproponowano, m. in. wskutek wspomnianych na wstępie trudności celnych, zrezygnowanie ze strzelania. Stwierdzono ponadto, że dla rozwoju tej dyscypliny wskazane byłoby zainteresowanie nią liczniejszych niż dotąd organizacji obronnych wszystkich państw, a nie tylko sygnatariuszy Układu Warszawskiego.

Na zakończenie warto dodać, że czterech spośród siedmiu naszych reprezentantów używało w Charkowie nowych spadochronów szybujących L-1 Feniks z legionowskiego Aviotexu. Te nowe spadochrony wyczynowe, które bardzo sobie chwalili polscy sportowcy, wzbudziły duże zainteresowanie zawodników zagranicznych.

HEK

SKOKI W BIAŁYMSTOKU

Od 1 do 15 lipca 1989 na lotnisku Aeroklubu Białostockiego odbył się harcerski obóz spadochronowy, zorganizowany wspólnie z miejscową Komendą Chorągwi ZHP. Uczestniczyło w nim 26 osób. Spośród 15 dni aż 14 wykorzystaliśmy do skoków, których wykonano 1117. W tym celu samolot An-2 był w powietrzu 32 godziny.

Wyszkoliliśmy podstawowo czterech skoczków, do III klasy — sześciu, do II — dwóch i do I — również dwóch. Uczestnicy obozu zdobyli pięć brązowych, dwie srebrne i dwie złote odznaki spadochronowe. Ponadto uzyskali oni cztery uprawnienia do skoków grupowych, cztery — do wywożenia skoczków, dziesięć — do skoków do wody i pięć do skoków w terenie przygodnym. Pięć osób uzyskało uprawnienia układaczy spadochronów.

W czasie obozu harcerze byli intensywnie przygotowywani do wieloboju spadochronowego. Zaangażowanie i ofiarność w szkoleniu młodszych kolegów wykazali instruktorzy: Anatol Busłowski i Jerzy Płonowski.

*

W dniach 12 i 13 sierpnia br. nasz aeroklub przeprowadził Spadochronowe Zawody Białegostoku, w których — oprócz gospodarzy — uczestniczyło dziesięć trzyosobowych drużyn z Krakowa, Krosna, Lublina, Olsztyna, Radomia i Warszawy, a także skoczkowie reprezentujący Wojewódzki Urząd Spraw Wewnętrznych. Dzięki temu, iż zawodnicy skakali ze spadochronami typu „latające skrzydło", do lądowań można było wybrać obiekty sportowe Politechniki Białostockiej, położone w centrum miasta.

W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył Władysław Samojlik z Aeroklubu Białostockiego, który uzyskał 0,27 pkt. Kolejne lokaty zajęli: Janusz Żurowski (A. Krakowski) — 0,39 pkt i Artur Winnicki (A. Białostocki) — 0,50 pkt.

Zwycięstwo drużynowe odniósł zespół Białystok I w składzie: S. Grekow, W. Samojlik, S. Choroszucha. Drugie miejsce zajęła drużyna A. Krakowskiego, a trzecie — A. Podkarpackiego.

Mając na uwadze duże walory widowiskowe i propagandowe takich zawodów, chcemy je kontynuować, po wieloletniej przerwie, w latach następnych. Oprócz szerokich rzesz miejscowego społeczeństwa, na zawody przybyli również dziennikarze, którzy pięknie przedstawili naszą imprezę w „Gazecie Współczesnej" i w lokalnej rozgłośni Polskiego Radia.

ANDRZEJ SKRZYPCZYŃSKI

Na zdjęciu: Tak opuszczał pokład samolotu zdobywca trzeciego miejsca Artur Winnicki.

Zdjęcie: Zdzisław Lenkiewicz („Gazeta Współczesna")

AEROKLUB POLSKI

JERZY R. KONIECZNY 2.

Trudna sytuacja polityczna i gospodarcza kraju w pierwszych latach niepodległości nie pozwoliły Aeroklubowi Polskiemu na rozwinięcie szerszej pracy lotniczo-sportowej. Po kilku miesiącach istnienia powstały w 1919 aeroklub w Poznaniu zaprzestał swej działalności, a kontakty z FAI zostały przerwane. Na wiosnę 1921 Aeroklub Polski został reaktywowany, tym razem w Warszawie. Jego działalność wznowiła grupa lotników wojskowych z Departamentu Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie też aeroklub znalazł swą tymczasową siedzibę. Zmieniono jego nazwę na: Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (w skrócie: ARP) i wybrano zarząd, którego prezesem został Stanisław Osiecki. 6 lipca 1921 prezes ARP zwrócił się listownie do szefa Departamentu Żeglugi Powietrznej MSWojsk. o udzielenie aeroklubowi subwencji w kwocie 50 tys. marek miesięcznie. Jednakże prośba ta pozostała bez echa. Aeroklub RP, którego motorem działania był jego wiceprezes ppłk inż. January Grzędziński, przeprowadził pewne prace propagandowe w postaci odczytów i artykułów w prasie oraz opracował i przedstawił rządowi i Sejmowi obszerne memoriały o konieczności organizacji lotnictwa cywilnego w Polsce. Nie mógł jednak rozwinąć szerszej działalności, wobec braku poparcia dla swych poczynań ze strony naczelnych wojskowych władz lotniczych z Departamentu Żeglugi Powietrznej MSWojsk. sprawujących faktyczne kierownictwo nad całością lotnictwa polskiego. Działając w Warszawie, ARP skupiał wokół siebie nieliczną grupę lotników, przeważnie wojskowych i pod swą firmą organizował niektóre imprezy, m. in. w latach 1922—1923 samolotowe loty okrężne dookoła Polski.

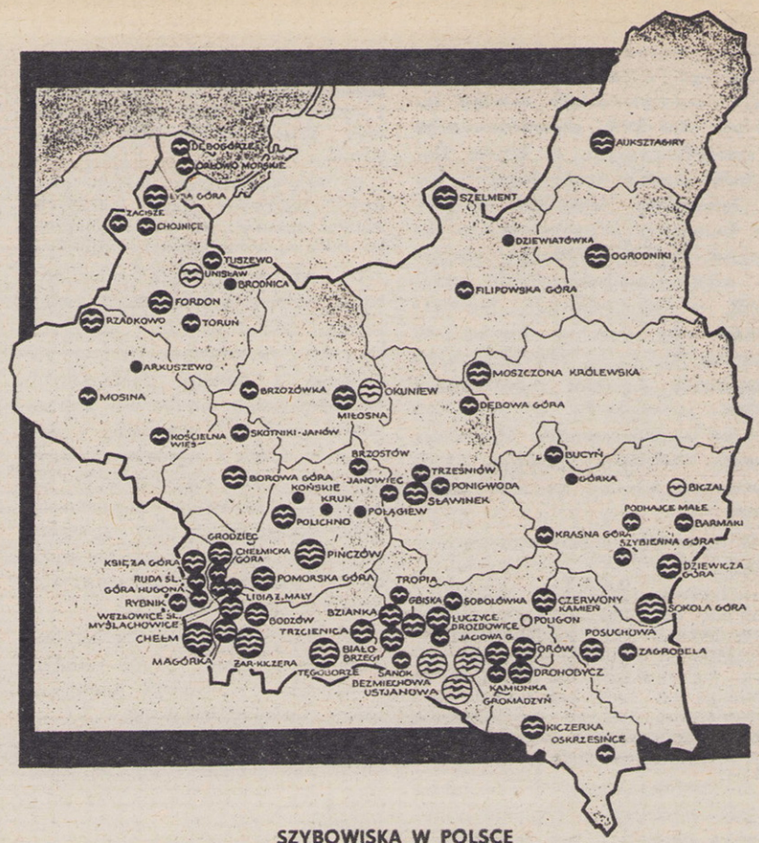
Pewna grupa działaczy ARP nie ustawała jednak w wysiłkach powołania w Polsce społecznej organizacji lotniczej, która by rozwijała propagandę lotnictwa w społeczeństwie, pozyskując jej sympatię i poparcie dla tworzenia własnego, niezależnego od zagranicy, lotnictwa polskiego. Organizacja taka — coś w rodzaju Ligi Przyjaciół Lotnictwa czy Ligi Lotniczej, jak pierwotnie postulowano — wspierałaby również wysiłki państwa w rozwoju jego sił powietrznych i prowadziła masową pracę uświadamiającą, organizując ludność do obrony powietrznej, przeciwlotniczej i przeciwgazowej. Koncepcja ta powstała na wiosnę 1922, a wyrażono ją po raz pierwszy publicznie w programie wydanym z okazji I Samolotowego Lotu Okrężnego, organizowanego przez ARP w dniach 9—10 września 1922. Postulowano w nim, aby przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej powołać Ligę Obrony Powietrznej, której nazwę zaproponował znany pisarz Andrzej Strug. 12 grudnia 1922 na walnym zebraniu ARP w Warszawie uchwalono nieznaczną ilością głosów powołanie takiej organizacji. Charakterystyczne jest przy tym, że dość wstrzemięźliwie do koncepcji powołania Ligi ustosunkowało się wówczas kierownictwo Departamentu Żeglugi Powietrznej MSWojsk.

Działający w latach 1921—1923 w Warszawie Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, z braku środków i poparcia władz, nie mógł rozwinąć większej pracy organizacyjnej i ukierunkować działalności lotnictwa sportowego w kraju, które rozwijało się już żywiołowo, m. in. w dziedzinie latania szybowcowego, głównie w województwach: poznańskim, lwowskim, krakowskim i warszawskim. Niemniej jednak ARP przyczynił się do powstania Ligi Obrony Powietrznej Państwa (w skrócie: LOPP). Organizacja ta odegrała w następnych latach poważną rolę w dalszym rozwoju polskiego lotnictwa sportowego. Powstanie Ligi wpłynęło jednak na zanik pracy ARP.

Żywiołowemu rozwojowi sportu lotniczego, głównie w dziedzinie modelarstwa i szybownictwa, patronowała LOPP. Latanie samolotowe było natomiast przywilejem wojskowych, co najbardziej spotykało się z niezadowoleniem młodzieży. Ona też, w większości młodzież akademicka, zgrupowana wokół warszawskiego czasopisma „Młody Lotnik", podjęła apel rzucony z łamów tegoż „Młodego Lotnika": „Akademicy na lotniska". Efektem tego było zorganizowanie w Warszawie pierwszego w kraju Aeroklubu Akademickiego (19.10.1927).

Inicjatywa warszawskich studentów odbiła się żywym echem na uczelniach w kraju, zwróciła też uwagę władz lotnictwa wojskowego i cywilnego oraz działaczy lotniczych na konieczność podjęcia starań o stworzenie naczelnej organizacji lotnictwa sportowego. Po wstępnych pracach organizacyjnych, 15 grudnia 1927 powołano oficjalnie do życia na Zamku Królewskim w Warszawie — Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (w skrócie: ARP), co faktycznie było jego restytucją. ARP miał podjąć pracę nad rozwojem sportu i turystyki lotniczej w kraju oraz zająć się reprezentacją i obroną jego interesów na terenie międzynarodowym. Na zebraniu inauguracyjnym wybrano władze organizacji: Radę Naczelną i Zarząd ARP, na których czele jako prezes stanął książę Janusz Radziwiłł, sekretarzem generalnym został mjr pil. obs. Bogdan Kwieciński.

Tymczasem w ślad za warszawskim powstawały w kraju dalsze Aerokluby Akademickie: w Krakowie (30.01.1928) z pierwszym prezesem Tadeuszem Halewskim; we Lwowie (28.02.1928), gdzie dzięki inicjatywie inż. Szczepana Grzeszczyka, tamtejszy Związek Awiatyczny Studentów Politechniki przekształcił się w Aeroklub Akademicki oraz w Poznaniu (17.10. 1928). Z początkiem 1929 powstał Aeroklub Akademicki w Wilnie, a 8 grudnia tegoż roku młodzież studiująca na Politechnice Gdańskiej zawiązała Aeroklub Akademicki na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Równocześnie powstawały kluby i aerokluby nieakademickie. 19 października 1927 zapoczątkował swą działalność Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach, który w 1930 zmienił nazwę na Śląski Klub Pilotów. Istniejący od 15 września 1922 w Poznaniu Związek Lotników Polskich, przemianował się w kwietniu 1929 na Wielkopolski Klub Lotników. 16 kwietnia 1929 powstał fabryczny Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Koło Miłośników Lotnictwa istniejące od 1927 przy fabryce samolotów Plage-Laśkiewicz w Lublinie zorganizowało Lubelski Klub Lotniczy, którego uroczysta inauguracja odbyła się 14 lipca 1929. W Łodzi 20 września 1929 rozpoczął działalność Łódzki Klub Lotniczy. Drugi Klub Lotniczy powstał również w Warszawie.



SZYBOWISKA W POLSCE

Szybowiska w Polsce w połowie lat trzydziestych. Oznaczenia: czarne kropki — przedszkola szybowcowe; szybowiska z mewkami: z jedną — podkat. A (I stopnia), dwoma — podkat. B (II stopnia), trzema — podkat. C i D (III i IV stopnia). Czarne pole i białe mewki — szybowiska LOPP. Białe pole i czarne mewki — szybowiska Ministerstwa Komunikacji i klubowe.

Reprodukcja: Bernard Koszewski

W pierwszej fazie swego istnienia aerokluby i kluby działały dość żywiołowo, starając się przede wszystkim o zabezpieczenie materialne swej egzystencji. Równocześnie starano się podjąć szkolenie swych członków w pilotażu samolotowym, co uwieńczono powodzeniem w miarę otrzymywania sprzętu od LOPP i wojska. Szczególnie Liga przyszła aeroklubom z pomocą, rozwiązując w 1929 swoje eskadry propagandowe, których samoloty przydzielono klubom. Zachodziła również pilna potrzeba koordynacji działań klubów lotniczych. W grudniu 1928 odbył się w Krakowie zjazd aeroklubów akademickich, na którym postanowiono powołać dla nich naczelny organ kierowniczy. Na zjeździe w marcu 1929 we Lwowie powołano Związek Polskich Aeroklubów Akademickich i przyjęto statut ramowy dla aeroklubów. We wrześniu 1929 na zjeździe delegatów wszystkich klubów i aeroklubów istniejących w Polsce powstało Zrzeszenie Klubów Lotniczych przy Aeroklubie Rzeczypospolitej, które zespoliło prawie wszystkie kluby i aerokluby krajowe. Na kolejnym zjeździe w grudniu tegoż roku zmieniono nazwę zrzeszenia na Radę Klubów Afiliowanych do ARP. Równocześnie w 1929 minister komunikacji powołał Komisję Lotnictwa Sportowego przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej. Jej celem było regulowanie i uzgadnianie wszelkich spraw dotyczących lotnictwa sportowego. Na decyzje komisji miała bezpośredni wpływ reprezentowana w niej przez swych przedstawicieli Rada Klubów Afiliowanych przy ARP.

W strukturze organizacyjno-prawnej Aeroklub Rzeczypospolitej był naczelną władzą sportu lotniczego w Polsce. Reprezentował polskie lotnictwo sportowe w kraju i za granicą. Władzami ARP, zgodnie ze statutem, były: Walne Zgromadzenie, Rada Naczelna, Zarząd i Sąd Honorowy. W skład Walnego Zgromadzenia wchodzili delegaci aeroklubów oraz przedstawiciele władz i instytucji lotniczych. W Radzie Naczelnej, która wybierała ze swego grona Zarząd ARP, jedną trzecią stanowili członkowie zwyczajni ARP, jedną trzecią przedstawiciele władz i instytucji lotniczych oraz jedną trzecią — delegaci aeroklubów regionalnych afiliowanych do ARP. Zarząd ARP był organem wykonawczym Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i działał na podstawie statutu oraz pełnomocnictw nadanych mu przez Walne Zebrania i Radę Naczelną. Ta ostatnia powoływała również komisje robocze. Działało ich w ARP sześć: komisja regulaminowa, komisja naukowa i komisja towarzyska. Szczególne znaczenie dla pracy aeroklubowej miała komisja sportowa, zarazem wyższa instancja dla komisji sportowych działających przy aeroklubach, która zatwierdzała wyczyny i rekordy, regulaminy imprez sportowo-lotniczych oraz zajmowała się kontrolą sportową i organizacją zawodów lotniczych.

(cdn.)

AEROKLUBY/KLUBY LOTNICZE w 1929

Aeroklub/Klub	Liczba członków	Stan członków pilotów	Liczba członków z własnymi samolotami	Stan samolotów własnych klubu	Liczba wyszkolonych pilotów	Wykonano lotów	Wylatano godzin
Akademicki w Warszawie	211	44	5	2	20	5 741	890 h 51 min
Akademicki w Krakowie	93	16	-	3	13	4 066	524 h 51 min
Akademicki we Lwowie	129	21	-	1	19	3 729	405 h 16 min
Akademicki w Poznaniu	127	16	-	2	15	4 212	560 h 53 min
Akademicki w Wilnie	66	12	-	-	11	2 624	296 h 52 min
Lubelski Klub Lotniczy	121	13	-	1	9	2 577	353 h 58 min
Śląski Klub Lotniczy	95[x]	-	1	-	4	1 293	149 h 17 min
Klub Lotniczy PWS	36	1	-	-	1	1 028	96 h 50 min

[x] Razem z członkami wspierającymi, których inne kluby nie posiadały - 413 członków

AKROBACYJNY JAK-55M

Piloci reprezentacji Związku Radzieckiego w akrobacji samolotowej zakończyli obloty nowego samolotu Jak-55M, skonstruowanego i zmodyfikowanego w Biurze Doświadczalno-Konstrukcyjnym im. A. Jakowlewa. Nowy Jak ma lepsze parametry od poprzedniego samolotu (Jak-55). Pierwszy chrzest na arenie międzynarodowej przeszedł w Czechosłowacji, potwierdzając swe duże możliwości. W czerwcu br. na dwóch pierwszych samolotach Jak-55M reprezentanci ZSRR uczestniczyli w zawodach państw socjalistycznych. Mistrzynią została Swietłana Kabacka, która startowała właśnie na tym samolocie.

O Jaku-55M konstruktor prowadzący Dmitrij Dracz powiedział:

— Samolot Jak-55, produkowany seryjnie od 1986 w zakładach w Arseniewie, był użytkowany w aeroklubach DOSAAF. W 1988 odbyły się mistrzostwa ZSRR w akrobacji na tych samolotach, bez ograniczania zakresu wykonywania figur akrobacyjnych, według zestawu międzynarodowego.

Zrozumiano wtedy, że do odnoszenia sukcesów na poziomie światowym potrzebna jest modyfikacja samolotu, polegająca głównie na poprawie jego zwrotności.

W krótkim czasie Jak-55M został zbudowany w moskiewskich zakładach „Skorost". W ciągu kilku miesięcy została przepracowana dokumentacja konstrukcyjna, wykonano cztery samoloty seryjne i przeprowadzono próby w locie. Te cztery zmodyfikowane samoloty przekazano reprezentacji ZSRR w sporcie samolotowym do doświadczalnej eksploatacji.

Modyfikację samolotu przeprowadzono przy możliwie najmniejszych zmianach pierwowzoru w celu obniżenia kosztów produkcji seryjnej.

Pod względem konstrukcyjnym Jak-55M jest całkowicie metalowym jednopłatowcem, o zamkniętej kabinie, wyposażonym w stałe podwozie typu resorowego, z kółkiem ogonowym. Napęd samolotu stanowi silnik tłokowy M-14P, chłodzony powietrzem, ze śmigłem o zmiennym skoku. W skrzydłach znajdują się zbiorniki o dużej pojemności, co umożliwia wykonanie dwóch wylotów do strefy bez konieczności uzupełniania paliwa. Ułatwia to jego użytkowanie.

Samolot jest specjalnie przeznaczony do pilotażu akrobacyjnego. Skrzydła, o symetrycznym profilu, przy grubości względnej u nasady wynoszącej 16% a na końcach — 12%, usytuowane są idealnie w osi silnika, podobnie jak płaszczyzny cięciw i usterzenia — umożliwiając wykonywanie prostych i odwróconych figur wyższego pilotażu przy jednakowych promieniach.

W celu uzyskania dużych prędkości kątowych przy przechyleniach, samolot został wyposażony w płat o zmniejszonej rozpiętości.

Do skompensowania niepożądanych zjawisk wynikłych ze zwiększenia jednostkowego obciążenia skrzydła, zastosowano system sterowania z lotkami doczepianymi, co jednocześnie umożliwiło zmniejszenie prędkości lądowania i startu o 15 km/h i zmniejszyło straty prędkości przy rozpoczynaniu manewru pionowego. Zastosowanie lotek doczepionych przy ograniczonej mocy napędu pozwala wykonywać zestaw figur wyższego pilotażu bez straty wysokości.

W celu zmniejszenia sił na lotki przy przechyleniu użyto zmodyfikowanych wysuwanych kompensatorów aerodynamicznych.

Dokonana modyfikacja pozwala uzyskiwać prędkości kątowe samolotu przy przechyleniu (przy prędkościach 280—300 km/h) nie mniejsze od 6 rad/s, a jednocześnie zmniejszyły się siły na drążku sterowym.

Maksymalna prędkość w locie poziomym wzrosła o 10 km/h, istotnie poprawiły się zwitki w korkociągu i zmalały przeciążenia podczas wykonywania beczek w pionie.

Tani, o dużej trwałości, prosty w eksploatacji samolot — opracowany dla radzieckich aeroklubów — dowiódł, że może być użytkowany również przez pilotów ekstraklasy do treningu i udziału w każdych zawodach międzynarodowych. Seryjna produkcja samolotu Jak-55M ma się rozpocząć w 1990.

...Na lotnisku Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa w Moskwie, akurat mistrz świata i Europy Nikołaj Nikitiuk oblatywał Jaka-55M. Samolot łatwo wykonywał bardzo skomplikowane figury wyższego pilotażu — od dzwonu do tańca na ogonie. W trakcie piętnastominutowego programu pilot nie zademonstrował wszystkich możliwości nowego samolotu. Ale nawet te wiązanki, które wykonywał, wykazały, iż nowy Jak ma spore możliwości.

— Samolot jest dobry i da się na nim kręcić akrobację. Dzięki zmniejszeniu rozpiętości w porównaniu z poprzednimi modelami i zastosowaniu specjalnych lotek znacznie poprawiły się parametry przy małych prędkościach, zmalał czas wykonania obrotu wokół osi podłużnej, co jest bardzo istotne podczas poważnych zawodów międzynarodowych. Na taki samolot czekaliśmy od dawna; na nim członkowie reprezentacji ZSRR w sporcie samolotowym będą mogli doskonale ćwiczyć swoją formę — potwierdził swoje pierwsze wrażenia N. Nikitiuk.

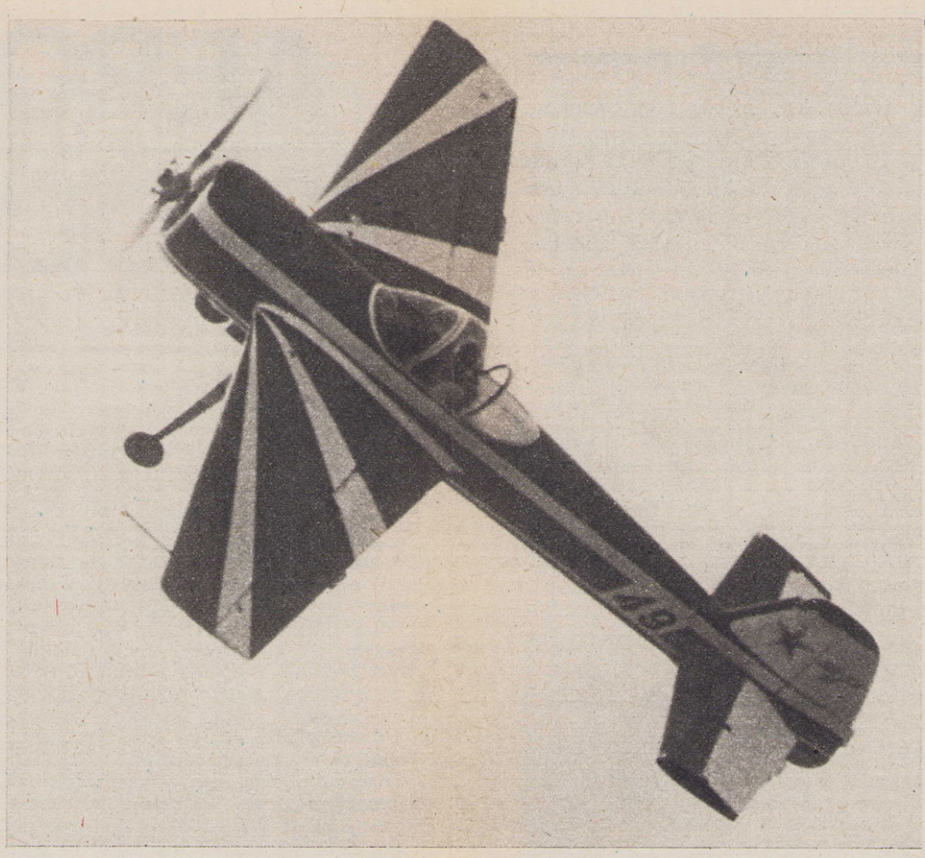
A na lotnisku w Borkach, gdzie radziecka reprezentacja trenuje na nowych samolotach i przygotowuje się do mistrzostw świata — starszy trener reprezentacji kraju Kasum Naźmutdinow powiedział o tym samolocie:

— Bezsporną zaletą nowego samolotu jest to, że na Jaku-55M mogą latać piloci o średnich kwalifikacjach i że jest on typem przejściowym. Obecnie w systemie szkolenia pilotów wytworzył się jednolity łańcuszek: Jak-52 — samolot do szkolenia podstawowego, nowy Jak-55M — przeznaczony do krajowych i międzynarodowych zawodów oraz do szlifowania wyższych umiejętności i wreszcie — Su-26M — samolot dla pilotów ekstraklasy, członków reprezentacji krajowej.

KONSTANTY UDAŁOW
BOGUSŁAW WITKOWSKI

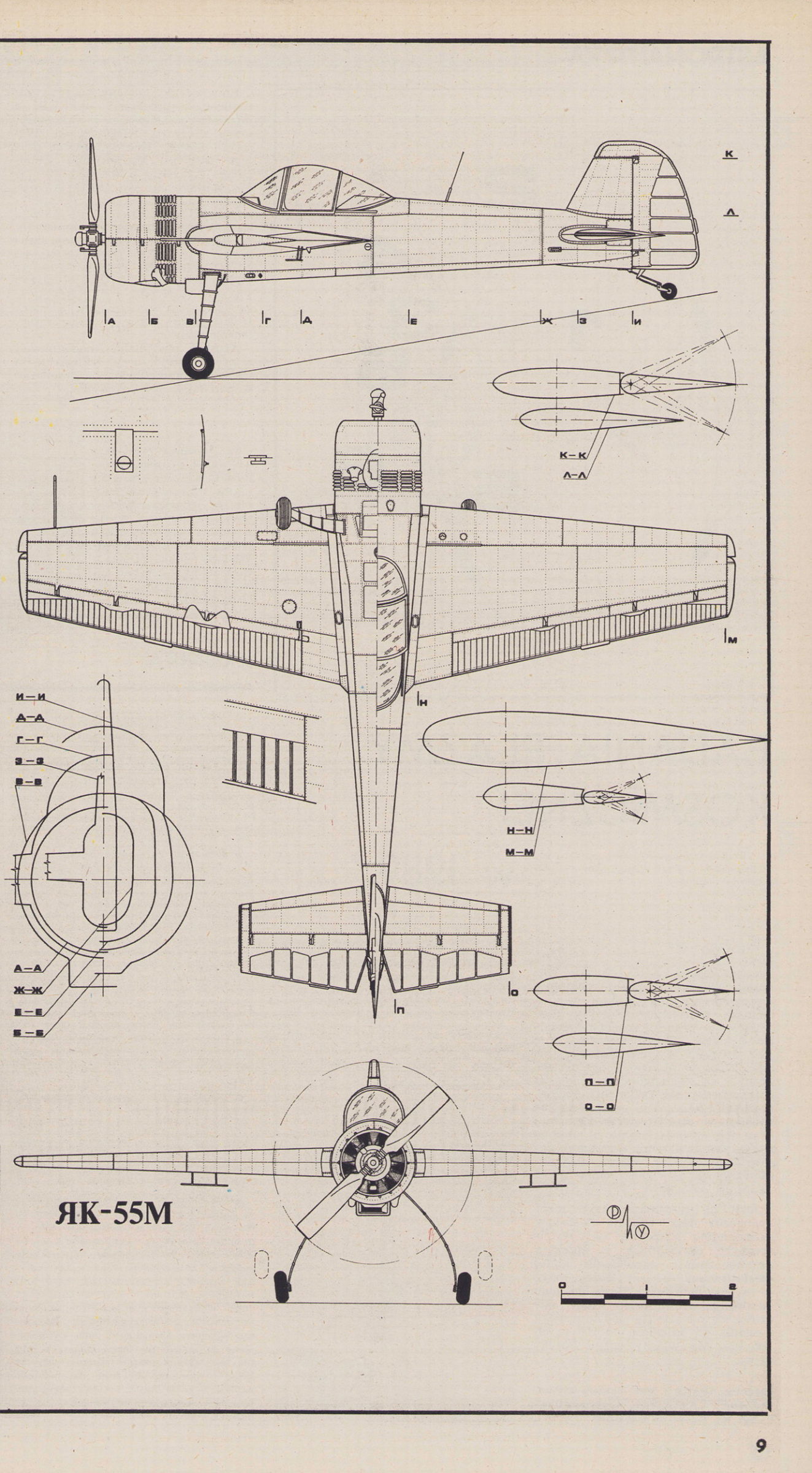
Podstawowe dane techniczne samolotu Jak-55M

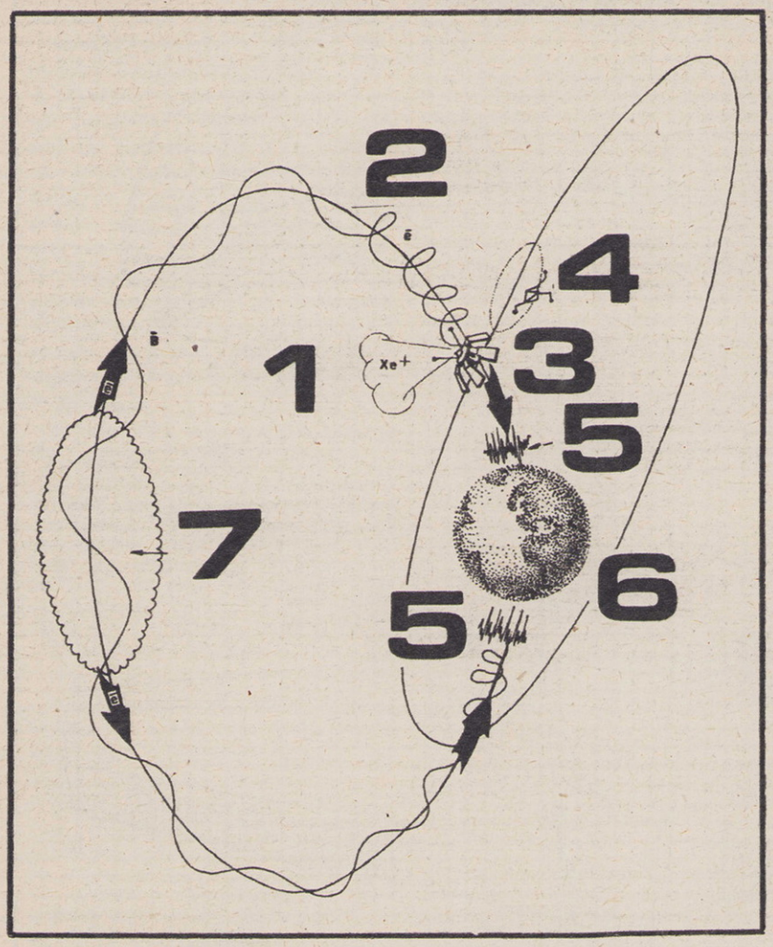
Przeznaczenie — samolot akrobacyjny, załoga — 1 osoba, rozpiętość — 8,1 m, długość — 7,5 m, wysokość — 2,0 m, pow. płata — 12,8 m², masa własna — 640 kg, masa do lotu — 850 kg, prędkość max. — 360 km/h, prędkość przeciągnięcia — 100 km/h, prędkość wznoszenia przy ziemi — 16 m/s, zakres przeciążeń eksploatacyjnych — +9; —6, prędkość kątowa przechylenia — 6 rad/s, silnik — 1 x M-14P, moc silnika — 266 kW (360 KM).



NA ZDJĘCIACH, w kolejności od góry: nowy radziecki samolot akrobacyjny Jak-55M w locie... ● ...i na ziemi. ● Pil. N. Nikitiuk (z synem) po locie na Jaku-55M ● Twórcy tego samolotu: główny konstruktor — J. Jankiewicz, prowadzący konstruktor — D. Dracz i prowadzący inżynier — W. Popkow.

Zdjęcia: A. Pieskow


К
Л
А
Б
В
Г
Д
Е
Ж
З
И
К–К
Л–Л
М
Н
И–И
А–А
Г–Г
З–З
В–В
Н–Н
М–М
А–А
Ж–Ж
Е–Е
Б–Б
П
О
П–П
О–О
ЯК-55М
0
1
2



BADANIA PLAZMY KOSMICZNEJ w 1989

Program Aktywny, w którym biorą udział specjaliści z Bułgarii, Czechosłowacji, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR obejmuje wprowadzenie na orbitę wokółziemską radzieckiego satelity podstawowego oraz subsatelity czechosłowackiego. Koordynatorem prac jest Instytut Badań Kosmicznych AN ZSRR w Moskwie. Istotą programu są kompleksowe badania rozchodzenia się fal elektromagnetycznych szczególnie małej częstotliwości w magnetosferze ziemskiej oraz ich współdziałanie z aktywnymi, naładowanymi cząstkami pasów radiacyjnych Ziemi. Promieniowanie to jest generowane przez nadajnik pokładowy.

Jest to pierwszy eksperyment kosmiczny tego rodzaju badający przestrzenną strukturę zjawisk fizycznych związanych z iniekcją promieniowania szczególnie małej częstotliwości — lecz dużej mocy — w magnetosferę. Służy do tego sterowany subsatelita, który oddziela się od satelity podstawowego i oddala na odległość od 100 m do 100 km. Ma własny napęd korekcyjny.

Satelita jest wyposażony w antenę o średnicy 20 m złożoną podczas lotu na orbitę. Ma on konstrukcję z rurki z miękkiego stopu aluminiowego ze ścianką grubości 1 mm.

Pomiary są prowadzone satelitarnie oraz przez sieć naziemną, znajdującą się m.in. w Czechosłowacji, na Kubie i w ZSRR.

Program ARAKS z 1977. Rakieta Eridan. Ilustracje: „Awiacja i Kosmonawtika" i „Sur les Traces de Gagarine".

Również w 1989 rozpoczyna się realizacja programu APEKS z udziałem naukowców z Czechosłowacji, Bułgarii, NRD, Polski, Węgier i ZSRR. Koordynatorem prac jest Instytut Magnetyzmu Ziemskiego Jonosfery i Rozchodzenia się Fal Radiowych AN ZSRR. APEKS polega na plazmowych eksperymentach satelitarnych i iniekcją elektronów i plazmy w magnetosferę. Jest to jakby kontynuacja programów ARAKS (ZSRR—Francja) i PORKUPAJN (ZSRR—Szwecja). Pierwszy z nich wykorzystywał 2 rakiety francuskie z radzieckimi generatorami plazmowymi o mocy 15 kW każdy, drugi — rakiety meteorologiczne.

APEKS ma służyć modelowaniu oraz inicjacji zorzy polarnych, a także promieniowania radiowego w przedziale tego zjawiska.

Badania posłużą dokładnemu określaniu linii sił pola magnetycznego (obecnie dokładność ta wynosi zaledwie 70 km). W badaniach zostaną wykorzystane również balony i rakiety. Satelitarna baza pomiarowa obejmuje odległości od 10 m do 1000—2000 km.

Przewiduje się, że Aktywny i APEKS zostaną w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych uzupełnione programem Aktywny-2 o szerszym zakresie, także z wykorzystaniem anten plazmowych i innych.

Unikatowe badania magnetosfery Marsa rozpoczęte przez próbnik Fobos-2 przewiduje program Mars-94. **(JW)**

Na rysunku: program APEKS: $\vec{e}$ — strumień elektronów, $\vec{b}$ — pole magnetyczne, 1 — iniekcja plazmy, 2 — iniekcja elektronów, 3 — satelita, 4 — subsatelita, 5 — elektrony, 6 — Ziemia, 7 — obszar współdziałania — fala-cząstka. Na zdjęciu: w Centrum Łączności Kosmicznej Dalekiego Zasięgu.

KRONIKA

● **1989-09-06.** Start o 01:38 z Bajkonuru statku kosmicznego Sojuz TM-8. Załoga dowódca płk A. Wiktorenko oraz inżynier pokładowy A. Sieriebrow, wybrana została 15 sierpnia 1989. Załogę rezerwową stanowili płk A. Sołowiow (dowódca) oraz A. Bałandin (inżynier pokładowy; jedyny który nie był jeszcze w kosmosie). Start był planowany na 00:32, powrót załogi na 19 lutego 1990. W programie próby autonomicznego fotela życiodajno-transportowego. Połączenie z Mirem nastąpiło 8 września.

● **1989-08-22.** Parametry orbity zespołu Mir pracującego bezzałogowo: 402 x 386 km; 51,6°; 92,3 min. 23 sierpnia rano wystartował ku niemu automatyczny statek transportowy Progress-M, przekształcony ze statku Sojuz TM i mogący dostarczyć na orbitę o 100 kg więcej ładunku niż Progress.

● **1989-08-22.** Na międzynarodowej konferencji prasowej w IKI w Moskwie podano, że w końcu września 1989 z kosmodromu w Plesiecku wystartuje urządzenie programu Aktywny. Subsatelita ma masę 50 kg. Antena 20 m dużego satelity ma być rozwinięta w 9 dobie po starcie, a nazajutrz oddzielić się subsatelita. Patrz artykuł obok.

● **1989-08-11** do 13. Radzieckie próby rakietowe w 5 rejonach Oceanu Spokojnego od 06:00 do 19:00 czasu miejscowego.

● **1989-08-02.** Start satelity Kosmos-2035. Rakieta nośna Sojuz.

● Ciągnik rakiet radzieckich SS-20 posłużył powstaniu dźwigów budowlanych 100 Mg, zaś ciągnik od SS-10 dźwigom 40 Mg. Współpraca ZSRR i RFN. Informacja z sierpnia 1989.

● W sierpniu 1989 podano oficjalnie w ZSRR wartości zysków wymiernych oczekiwanych od astronautyki: satelity meteorologiczne i ekologiczne — 3,9 (1986—1990) i 5,8 (1991—1995); teledetekcja zasobów naturalnych Ziemi (2,2; 4,8 i 5,8); łączność satelitarna (2,6; 4,1 i 5,6); nawigacja (0,2; 0,8 i 3,8); w miliardach rubli. Opłacalny ma być też przemysł astronautyczny. Przygotowania programu wyprawy na Marsa w 2015—2017 określono w ZSRR na nieco ponad 1 mld (na pierwszym etapie badań), gdy w USA — na 800—900 mld dol. Należy pamiętać, że w ZSRR i USA często pod pojęciem miliarda kryje się wartość miliona.

● W sierpniu 1989 Francja zapowiedziała stosowanie satelitów do wykrywania i umiejscawiania zanieczyszczeń wód oceanów ropą naftową.

● **1989-07-7** i 8. Amerykanie odwiedzili 2 obiekty obronne ZSRR (zakład Minatomenergoprom na Uralu oraz poligon Ministerstwa Obrony Saryszagan w Kazachstanie). Na Uralu zapoznali się z reaktorową produkcją plutonu dla broni jądrowej oraz przekonali się o wyłączeniu dwóch i przygotowaniu do zatrzymania trzeciego reaktora. Na poligonie obejrzeli makiety doświadczalne urządzeń laserowych wykorzystywane w eksperymentach doświadczalnych sprawdzających zasady budowy i rozwoju rozwiązań konstrukcyjnych generatorów laserowych. Celem wizyty było sprawdzenie, że na poligonie nie powstają i nie są rozwijane prototypy oraz wzorce broni laserowej dla obrony przeciwsatelitarnej i przeciwrakietowej.

● **1989-06-25.** Start satelity Kosmos-2034. Rakieta nośna Kosmos.

● **1989-06-20.** Start satelity Kosmos-2032. Rakieta nośna Sojuz.

● Kalendarz startów komercyjnych rakiet USA w 1989—1992:

1989: marzec (Delta, Terrier, Terrier), sierpień (Delta, Titan-3), wrzesień (Atlas-1), październik (Titan-3), grudzień (Delta-2).

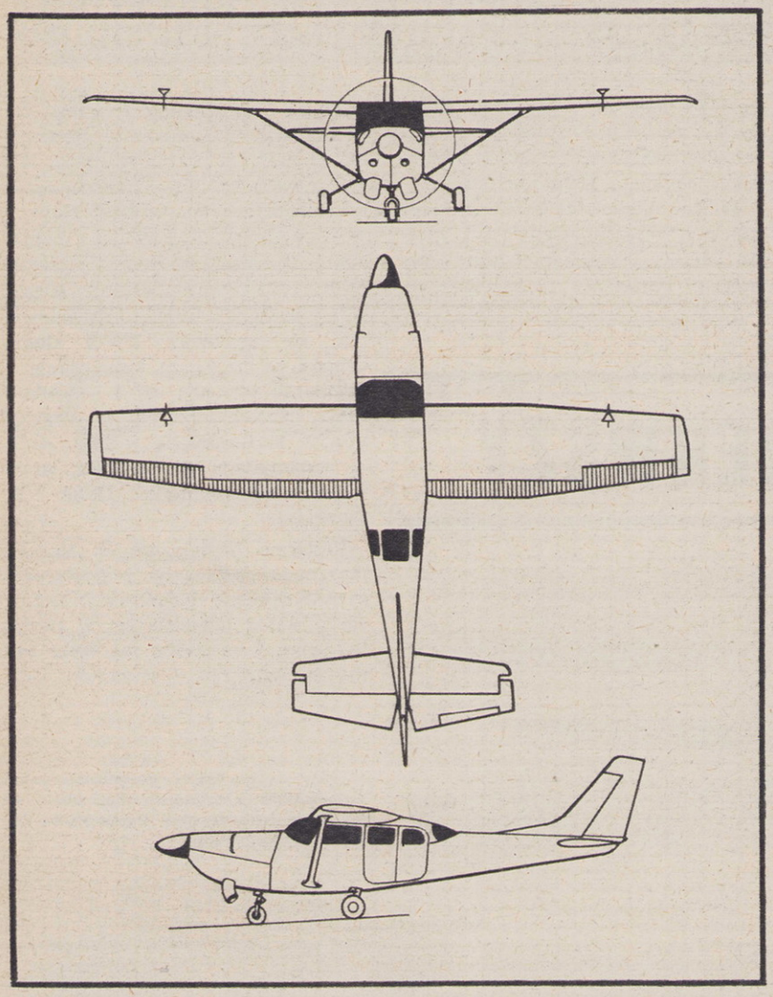
1990: luty (Titan-3, Delta-2), marzec (Delta-2, Atlas-1, Delta-2), lipiec (Atlas-1, Delta-2), wrzesień (Atlas-1).

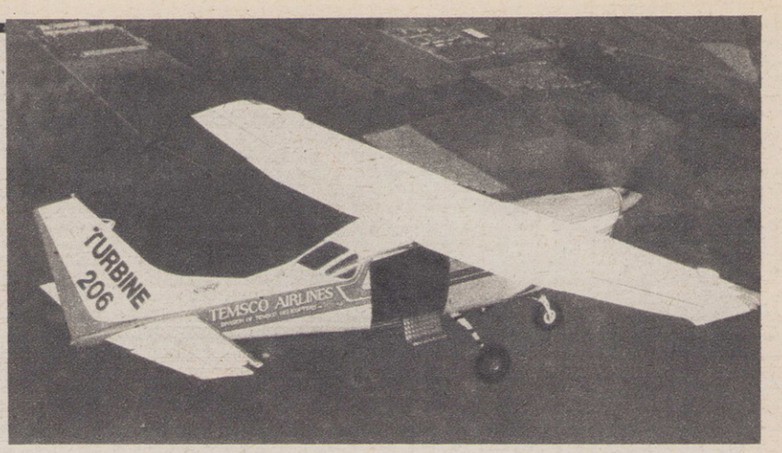
1991: sierpień (Adv. Delta-2), listopad (Atlas-1).

1992: maj (Atlas-1).

Rakiety zostały zakupione do wyniesienia 20 satelitów: indyjskich, zachodnioniemieckich, brytyjskich, japońskich, indonezyjskich oraz ESA, Intelsat, Inmarsat, Eutelsat, NASA, NOAA, USAF.

● Radziecki globalny system umiejscawiania i nawigacji satelitarnej na lądzie, morzu i w powietrzu Głonass ma do 2005 składać się z 24 satelitów (w tym 3 rezerwowe) ustawionych na 3 płaszczyznach orbitalnych po 7—8 w każdej. Dokładność podawania współrzędnych położenia — w metrach, prędkości — w cm/s.





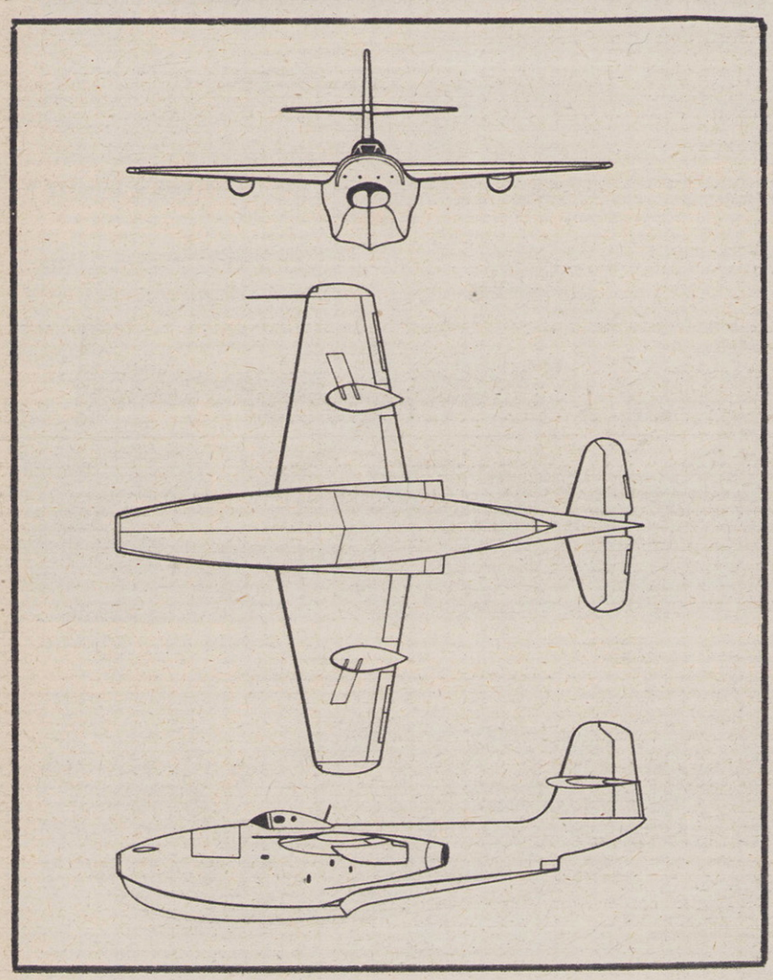
SAMOLOT WIELOZADANIOWY SOLOY-CESSNA T-206

Amerykańska firma Soloy Conversions Ltd., specjalizująca się w przekonstruowywaniu różnych samolotów w celu podwyższenia ich osiągów i wartości użytecznej, dokonała przeróbki turystycznego samolotu tłokowego Cessna-260, stosowanego w USA i Kanadzie również na pływakach, na samolot turbinowo-śmigłowy Soloy-Cessna T-260. Zastosowano ciągnący napęd o większej mocy, nowe łoże silnika oraz odpowiednio wzmocnione usterzenia, wydłużając tył i przód kadłuba oraz osłonę silnika o wystających rurach wydechowych. Powiększono też koła podwozia. Bardzo cichy napęd (65,4 decybela) oraz szybkie wznoszenie (8 min na 3000 m i 20 min na 6000 m) jak i schodzenie z wysokości, uczyniły, że samolotem zainteresowały się kluby spadochronowe i aerokluby.

Nowy samolot ma obszerną kabinę dwusterową, z drzwiami z lewej strony, dla 2 pilotów oraz z dużymi dwuczęściowymi drzwiami z prawej strony dla skoczków spadochronowych. Drzwi te są łatwo wyjmowane, a ich otwór zasłaniany rolowaną kotarą. Na dole drzwi znajduje się amortyzowana ławeczka zeskokowa, a nad prawym kołem usytuowano stopień.

T-206 jest jednosilnikowym, metalowym zastrzałowym ramieniopłatem z silnikiem Allison 250-C20S o mocy 313 kW i 3-łopatowym śmigłem Hartzell o stałej prędkości obrotowej, które może być ustawione w chorągiewkę. Trójpodporowe stałe podwozie z przednim kółkiem i pojedynczymi kołami głównymi, osadzonymi na wolnonośnych resorowych goleniach. Skrzydło o obrysie prostokątno-trapezowym, podparte pojedynczym zastrzałem, ma lotki i klapy szczelinowe oraz na krawędzi natarcia, na wierzchu skrzydła, turbulizatory. Końce skrzydła podgięte ku dołowi. Usterzenia konwencjonalne mają obrysy trapezowe oraz stateczniki i stery z klapkami wyważającymi i odciążeniem rogowym. Usterzenie kierunku z dużym dodatnim skosem i lemieszem na kadłubie. Zbiornik paliwa na 480 dm³. Samolot ma dobre osiągi oraz stateczność statyczną i dynamiczną. Pracochłonność przebudowy wyniosła 700 h, a koszt — 250 634 dol. USA. Tuzin samolotów sprzedano do RFN. Przewiduje się opracowanie wersji wojskowej. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 11,14 m, długość — 9,37 m, wysokość — 3,17 m, średnica śmigła — 2,41 m. **Masy:** własna — 859 kg, max. startowa — 1626 kg. **Osiągi:** prędkości: max. — 924 km/h, wznoszenia — 10 m/s, przeciągnięcia: na klapach — 96 km/h, bez klap — 104 km/h, rozbieg — 174 m, start na wys. 15 m — 329 m, lądowanie z 15 m — 339 m, dobieg — 168 m, max. czas lotu — 7 h, pułap praktyczny — 6100 m, max. zasięg — 1635 km, zużycie paliwa — 49,4 dm³/h.

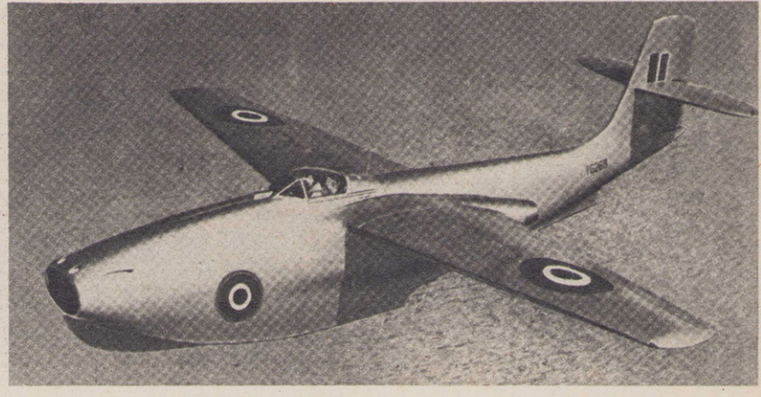


SAUNDERS-ROE SRA-1

Jeszcze w czasie działań wojennych, w początkach 1945, konstruktorzy brytyjskich zakładów Saunders-Roe (Saro) podjęli prace nad projektem niezwykłego myśliwca. Miał to być wodnosamolot łodziowy (łódź latająca) z napędem odrzutowym — pierwszy odrzutowiec zakładów Saro. Chodziło o stworzenie samolotu, który mógłby operować w rejonach południowo-wschodniej Azji, obywając się bez lotnisk lądowych, przeważnie zniszczonych lub uszkodzonych wskutek intensywnych działań wojennych.

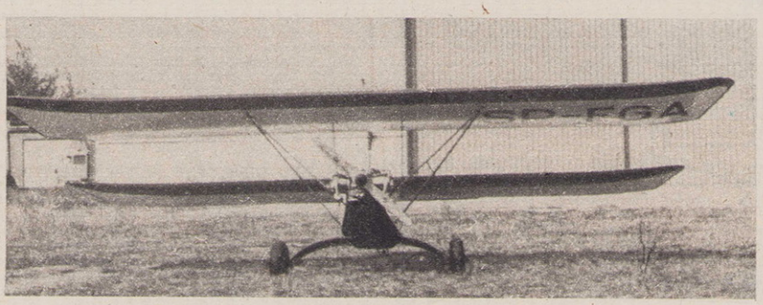
Myśliwiec oznaczony SRA-1, którego pierwszy prototyp oblatano 16 lipca 1947, był jednomiejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym grzbietopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Prosty (bez skosu) płat o obrysie trapezowym był wyposażony w klapy i lotki. Spód kadłuba miał bardzo starannie opracowane kształty aerodynamiczne w celu maksymalnego zmniejszenia oporu. Kabina pilota, wyposażona w wyrzucany fotel, umieszczona została nad krawędzią natarcia płata i nakryta dwuczęściową osłoną, z trójpłaszczyznowym wiatrochronem i jednoczęściową kroplową częścią tylną, odsuwaną do wsiadania. Usterzenie klasyczne, bez skosu, wolnonośne, z pokryciem duralowym, łącznie ze sterami. Usterzenie poziome osadzono w połowie wysokości statecznika pionowego, w celu usunięcia go z obszaru rozbryzgów strug wody przy starcie. Bardzo starannie ukształtowano jednoredanowe podłodzie kadłuba, odbniżając opór aerodynamiczny przy zachowaniu dobrych własności hydrodynamicznych. Wspornikowe pływaki podskrzydłowe były częściowo wciągane w płat z półobrotem wokół osi podłużnej. Do napędu SRA-1 użyto 2 silników turboodrzutowych, o sprężarkach osiowych, Metropolitain-Vickers (Metrovick) F-2/4 Beryl, zamocowanych po bokach kadłuba u nasady skrzydeł, z dyszami wylotowymi za krawędzią spływu. Silniki zaopatrywane były w powietrze przez rozwidlony, omijający kabinę kanał zakończony wspólnym, owalnym chwytem powietrza umieszczonym w dziobie samolotu. W wyniku prób zaopatrzono chwyt w wysuwany do przodu segment, zapobiegający zasysaniu do kanału rozbryzgów wody przy starcie i lądowaniu. Samolot był uzbrojony w 4 działka 20 mm. Zbudowano 3 prototypy SRA-1, różniące się ciągiem silników (2 x 14,5, 2 x 15,8 i 2 x 17,4 kN). Do budowy seryjnej samolotu nie doszło, gdyż rząd uznał, że w warunkach powojennych większe szanse powodzenia będą miały samoloty startujące z lotnisk lądowych lub pokładów lotniskowców. Pierwsza myśliwska łódź latająca z napędem odrzutowym była równocześnie ostatnią. **(J.S.)**

DANE TECHNICZNE SRA-1, II prototyp (2 x 15,8 kN). **Wymiary:** rozpiętość — 14,0 m, długość — 15,2 m, pow. nośna — 38,5 m². **Masy:** całkowita w locie — 6 510 kg. **Osiągi:** prędkość max. — 825 km/h. Uzbrojenie: 4 działka 20 mm. **Na rysunku i zdjęciu: SRA-1.**



MEDALE PO RAZ PIERWSZY

III Zlot Konstruktorów Lotniczych i Konkurs Konstrukcji Lotniczych im. Józefa Meneta odbył się tradycyjnie w piątek, sobotę i niedzielę, najbliższe Dnia Lotnictwa Polskiego. Tym razem było to w dniach 18-20 sierpnia 1989. Na użytkowane m.in. przez Aeroklub Warszawski (organizator imprezy) lotnisko na Babicach przybyło mniej niż się spodziewano uczestników zlotu i konkursu oraz konstrukcji, trudno też mówić o tłumach publiczności. Nie było zapowiadanych gości i konstrukcji z zagranicy. Mimo to było na co popatrzeć i co pooglądać, a także porozmawiać z dość licznie przybyłymi z całego kraju znawcami i entuzjastami lotniczych konstrukcji amatorskich i powstających poza zakładami przemysłu lotniczego.



Powyżej: Zdzisław Sznapka... i jego motolotnia Pulsar przygotowana do transportu — I nagroda w kategorii A (lotnie i motolotnie).

Oprócz wystawy sprzętu lotniczego uczestników zlotu i konkursu oraz Aeroklubu Warszawskiego i Wojskowej Akademii Technicznej, odbyły się liczne loty i pokazy w powietrzu. Do konkursu zgłoszono: w kategorii A — pięć motolotni oraz system holowania lotni; w kategorii B — pięć samolotów ultralekkich, w tym jeden miękkopłat.

Jury konkursu stanowili: doc. dr inż. Jerzy Wolf — przewodniczący oraz dr inż. Witold Błażewicz i mgr inż. January Roman. Ocenie podlegały rozwiązania konstrukcyjno-technologiczne i walory użytkowe, demonstrowane podczas prób na ziemi oraz w locie.

Pierwszą nagrodę w kategorii A, w wysokości stu tysięcy złotych lub równowartość w materiałach lotniczych, ufundowaną przez dyrektora Instytutu Lotnictwa, przyznano Zdzisławowi Sznapce za motolotnię Pulsar. Dodać warto, że lotnię tę w powietrzu demonstrował Piotr Świgoń. Z. Sznapka otrzymał także medal im. J. Meneta.

Wyróżnienia otrzymali: Mirosław Rodzewicz za konstrukcję prototypu systemu holowania lotni oraz Janusz Karasiewicz za konstrukcję wózka motolotni.

W kategorii B pierwsza nagroda była podobna: medal im. J. Meneta i sto tysięcy złotych, ufundowane przez dyrektora PZL Warszawa Okęcie. Otrzymali je Zygmunt Gołąb i Leszek Planetarz za samolot Polonez M.

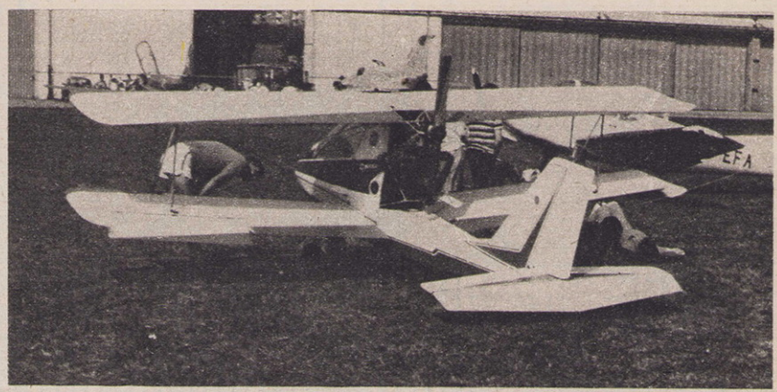
Wyróżnieniem uhonorowano Bogusława Macarza i Wiesława Zbroję za zmiany konstrukcyjne, poprawiające własności lotno-eksploatacyjne samolotu Experimental.

Warto podkreślić, że po raz pierwszy węczono medale im. Józefa Meneta, zaprojektowane przez artystę rzeźbiarza Wiktorię Czechowską-Antoniewską, obecną na uroczystości zakończenia imprezy. Medal nr 1 otrzymał Aeroklub Warszawski; nr 2 — rodzina Józefa Meneta; nr 3 — Zespół Naukowo-Badawczy Technologii Lotniczych Konstrukcji Kompozytowych Politechniki Warszawskiej, kierowany przez dr. inż. R. Świtkiewicza, za szybowiec PW-2 Gapa, uznany za najlepszą konstrukcję I Konkursu w 1987; nr 4 — Adam Perz, za motolotnię, która zwyciężyła w II Konkursie w 1988; nr 5 — wspomniany Z. Sznapka; nr 6 — także wspomniani Z. Gołąb i L. Planetarz.

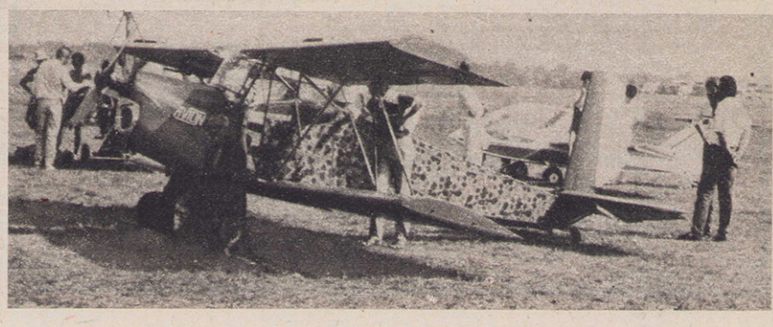
Następne Medale im. J. Meneta przyznane zostaną w przyszłorocznym Konkursie Konstrukcji Lotniczych, który odbędzie się w zwykłej porze i na który już teraz zaprasza Aeroklub Warszawski. **(kh)**

U góry — po lewej. motolotnie nadal wzbudzające zainteresowanie. Obok po lewej: Pou-Plume czyli Pchła Nieba Józefa Goszczyńskiego.

Powyżej: Polonez Zygmunta Gołąba i Leszka Planetarza — I nagroda w kategorii B (ultralekkie szybowce, motoszybowce i samoloty).



Powyżej: samolot Experimental Bogusława Mancarza i Wiesława Zbroji — wyróżnienie w kategorii B.



Po prawej: nielatająca makieta samolotu Avion Henryka Zadrożnego

Zdjęcia: Henryk Kucharski

1 września 1989 na terenie 2 Pułku Lotniczego w Krakowie odbyło się uroczyste odsłonięcie Pomnika Lotników Polskich poległych na wszystkich frontach II wojny światowej. Na zdjęciach wykonanych przez WOJCIECHA GORGOLEWSKIEGO uchwycone zostały fragmenty tej uroczystości. Od lewej: w czasie apelu poległych; biskup Albin Małysiak; Przemawia Zbigniew Sobeńko, ppłk w st. spocz. pil. Wojciech Kołaczkowski wpisuje się do księgi pamiątkowej; mówi Marian Suliga; wystąpienie biskupa Małysiaka; generałowie lotnictwa; jeden z weteranów wojny; legioniści, seniorzy lotnictwa i ich rodziny.

W HOŁDZIE LOTNIKOM

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny: JERZY R. KONIECZNY, zastępcy redaktora naczelnego: HENRYK KUCHARSKI, TADEUSZ MALINOWSKI; sekretarz redakcji: WALDEMAR CZERNISZEWSKI, zastępca sekretarza redakcji: PIOTR GÓRSKI; redaktorzy: WOJCIECH J. GAWRYCH, BOGUSŁAW J. WITKOWSKI, JANUSZ WOJCIECHOWSKI; redaktor graficzny: JOLANTA KALITA, redaktor techniczny: WIESŁAWA DYMNICKA; korekta: ALICJA GZYŁÓ; sekretariat redakcji: WANDA SZAWARSKA.

Stali współpracownicy: Bolesław Gaczkowski, Tadeusz Kostia, Bernard Koszewski, Julian Malejko, Jerzy Świdziński.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

1949 40 1989

CENA PRENUMERATY: w kraju — kwartalnie — 4550 zł, półrocznie — 9100 zł, rocznie — 18 200 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, Konto PKO BP XV O/M Warszawa nr 1658-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 400 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 1200 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 600 000 zł; na 3/4 strony — 460 000 zł; na 1/2 strony — 300 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1989-09-22.
Zam. 994. A-46.
PL ISSN 0137-866X — Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

LISTY

LOTNIK O POWSTANIU WARSZAWSKIM

W numerze 32 „Skrzydlatej Polski" z 6.08.1989 ukazał się artykuł A. Janczaka „Lotnicze wsparcie powstania warszawskiego". Niestety, mimo podanych przez autora faktów, opartych na dokumentach, rzeczywistość wyglądała inaczej. Cała moja rodzina spędziła powstanie w Warszawie, a najmłodszy mój brat (Tadeusz Kamiński, pseudonim „Olek", odznaczony trzykrotnie Krzyżem Walecznych) był dowódcą plutonu w „Parasolu" i zginął bohatersko w walce z patrolem niemieckim po wyjściu z kanału na Czerniakowie, pod koniec powstania. Brał główny udział prawie we wszystkich akcjach na dygnitarzy hitlerowskich w Warszawie.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że pomoc lotnictwa radzieckiego w czasie powstania była symboliczna. Patrzono z zimną krwią, z bronią u nogi, jak mordowano kwiat młodzieży polskiej, a dziś wylewa się krokodylowe łzy! Tego stanowiska nie usprawiedliwiały żadne względy polityczne czy inne. Wiadomo, że Warszawę spaliły samoloty nurkujące Ju 87 Stuka. Był to taki przeciwnik dla myśliwca, jak gołąb dla jastrzębia. Ale mimo to radzieckie lotnictwo myśliwskie obojętnie przypatrywało się, jak systematycznie palono i niszczono Warszawę.

Byłem wtedy we Francji, w polskim lotnictwie myśliwskim. Wrzenie wśród jednostek myśliwskich było tak wielkie, że Anglicy, obawiając się buntu wśród lotnictwa polskiego — które odgrywało niepoślednią rolę na froncie — delegowali specjalnego marszałka lotnictwa, który jeździł po naszych jednostkach i tłumaczył, że rząd angielski nie będzie się sprzeciwiał przerzuceniu polskich jednostek myśliwskich pod Warszawę, jeśli rząd radziecki wyrazi na to zgodę i udostępni lotniska pod Warszawą. Jednak takiej zgody nie można było uzyskać!

Byliśmy wtedy dostatecznie silni, by zlikwidować wszelkie naloty niemieckie na Warszawę. Tak samo ogromne straty poniosło lotnictwo polskie, kanadyjskie i południowoafrykańskie w samolotach bombowych, niosących pomoc powstańcom warszawskim; zawdzięczamy to niewątpliwie stanowisku władz radzieckich. Straty w samolotach były większe niż w czasie największych nalotów na Niemcy.

Niestety, nie chciano udostępnić lotnisk pod Warszawą, co zmieniłoby radykalnie sytuację! Można by wtedy dać osłonę lotnictwa myśliwskiego dalekiego zasięgu i straty byłyby niewielkie albo żadne. Samoloty bombowe mogłyby zabierać wtedy więcej amunicji, żywności i lekarstw, zamiast zapasowych zbiorników z benzyną. Ale naszym aliantom wschodnim chodziło o coś zupełnie przeciwnego! I taka jest prawda historyczna, której nie podważą żadne oficjalne sprawozdania o rzekomej radzieckiej pomocy lotniczej powstańcom warszawskim.

WŁADYSŁAW KAMIŃSKI
Poznań
Były dowódca eskadry
w 302 Dywizjonie
Myśliwskim Poznańskim

POCZTA LOTNICZA

MiG-15 W POZNANIU

Włodzimierz Urbański — Poznań. Nie jesteśmy w stanie zajmować się aktami wandalizmu na pomnikach i pamiątkach lotniczych. Ale korzystając z Pana listu, informujemy zainteresowanych, że „...w Poznaniu przy moście Marchlewskiego, w MiG-u 15, umocowanym na stalowym postumencie na wysokości trzech metrów, zdemolowano kabinę, otwarto owiewkę i wybito dziurę w oszkleni" kabin" pilota".

Mamy nadzieję, że w mieście dowództwa Wojsk Lotniczych znajdzie się ktoś, kto naprawi szkody i zabezpieczy samolot-pomnik przed kolejnymi aktami wandalizmu.

OPINIA O KSIĄŻCE

Marian Krajewski — Luboń. Być może, że ma Pan rację, pisząc o książce Czesława Krzemińskiego „Polskie lotnictwo wojskowe 1945—1980". Przyzna Pan jednak, że opinia o książce, której się nie przeczytało, jak w Pana przypadku, może być niepełna i niesprawiedliwa. Radzimy więc wspomnianą książkę najpierw dokładnie przeczytać.

Jeśli natomiast chodzi o uwagi, dotyczące artykułu „Szum motorów Daimler-Benz" zamieszczonego w „Prawie i Życiu" to radzimy skierować je pod adresem wspomnianego tygodnika.

KLUB IKSRA

Przemysław Kos — Łódź, Juliusz Chaber — Warszawa. W Klubie Iskra nie zamieszczamy ogłoszeń o charakterze handlowym. Chętnie natomiast zamieszczamy takowe po uprzednim przesłaniu tekstu i opłaty (przekazem pocztowym) pod adresem Działu Handlowego WKiŁ, — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Wysokość opłat — według cennika zamieszczonego obok, w tzw. stopce redakcyjnej.

Jeśli chodzi o osoby korzystające z Klubu Iskra a nie wywiązujące się ze zobowiązań, to po otrzymaniu wierzytelnego sygnału od Czytelników, wpisujemy je na „czarną listę". Doradzamy jednak cierpliwość, bowiem zdarza się, jak to miało miejsce i tym razem, że niepotrzebnie, przedwcześnie rzucany jest cień na osobę, która wywiązała się ze zobowiązań nieco później, niż oczekiwał tego bezpośrednio zainteresowany.

KLUB IKSRA

W Klubie Iskra publikujemy tylko ogłoszenia przesłane do redakcji wraz z wyciętym znaczkiem SP, zamieszczonym w każdym numerze „Skrzydlatej Polski", na dole ostatniej strony.

Za skutki wynikłe z ogłoszeń w Klubie Iskra redakcja nie odpowiada.

*

Konstantin Kułakowskij — ul. Smolnaja d. 23, k. 2, kw. 236, 125493 g Moskwa, ZSRR — zainteresowany jest nawiązaniem korespondencji na temat modeli plastykowych.

L. Albrecht — O.-Grotewohl-Ring 1c, 7202 Böhlen, NRD — interesuje się lotniczym modelarstwem plastykowym (1:72). Chciałby nawiązać korespondencję na ten temat. Poszukuje modeli samolotów w skali 1:72: Buffalo (Revell) i Su-25 (KP). W zamian oferuje modele w tej samej skali: Junkers G23/24 (Plasticart) i L-39 (KP).

Z LOTNICZEGO ALBUMU

GENERAŁ RAYSKI

Dwa zdjęcia generała Ludomiła Rayskiego z okresu II wojny światowej. Pierwsze przedstawia generała w rozmowie z oficerami 318 Dywizjonu Myśliwsko-Rozpoznawczego podczas stacjonowania we Włoszech. Na zdjęciu drugim — gen. Rayski w namiocie kasyna oficerskiego wspomnianego dywizjonu, w oczekiwaniu na lot bojowy.

Zdjęcia ze zbiorów Mieczysława Galickiego

ZBIERAMY ZNACZKI

21 lipca br. Poczta Polska wprowadziła do obiegu okolicznościowy znaczek pocztowy o wartości nominalnej 100 zł z emisji „Badanie kosmosu — XX Rocznica wyprawy na Księżyc". Zaprojektował go artysta plastyk Zbigniew Stasik a wydrukowany został w dużych arkuszach po 50 sztuk w nakładzie 3 milionów oraz w formie bloku w nakładzie 550 000. Znaczek ukazuje astronautę, pojazd księżycowy Lunar Module oraz fragment powierzchni Księżyca z odciskami stóp człowieka. Na bloczku jest także kula ziemska.

W dniu wprowadzenia do obiegu w sprzedaży były ozdobne koperty FDC, które opatrzone zostały okolicznościowym stemplem pocztowym, stosowanym w Urzędzie Pocztowym Warszawa 1.

(WIECZ)

ISKROWNIKI DO RWD-13

Apel Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

31 sierpnia 1989 do naszego muzeum został przywieziony samolot RWD-13 naprawiony przez zakład mgr. inż. Edwarda Margańskiego z Międzybrodziu Żywieckim. Naprawa płatowca wykonana została na najwyższym światowym poziomie, gwarantując jego lotniczą sprawność. Silnik samolotu, typu PZInż Major, został doprowadzony również do stanu sprawności technicznej. Niestety, silnika nie można uruchomić z powodu braku dwóch iskrowników firmy Scintilla. Apelujemy do czytelników „Skrzydlatej Polski" i sympatyków MLiA o pomoc w zdobyciu tychże iskrowników.

DYREKCJA MUZEUM
30-969 Kraków 28, skr. poczt. 17
Al. Planu 6-letniego 17, tel. 129000

OGŁOSZENIA DROBNE

NOWOCZESNE MODELARSKIE MATERIAŁY POKRYCIOWE
POLIE TERMOKURCZLIWE I LAKIERY FIRMY ROBBE
SUPER SOLARFILM I ROLAC
w MODEL INFO CENTRUM
DO NABYCIA INNY SPRZĘT MODELARSKI NA RACHUNKI
U.P.T. WARSZAWA 45, AL. ZJEDNOCZENIA 19, SKR. 21
TEL.: 35-56-87 W GODZINACH 8-10 I 19-21

MODEL INFO CENTRUM
POSZUKUJE
DOŚWIADCZONYCH MODELARZY CHĘTNYCH
DO WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE WYKONYWANIA
MODELI W RAMACH PRAC ZLECONYCH.
INFORMACJE: WARSZAWA, TEL.: 35-56-87, 8-10

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. Wrocław 11, skrytka 105.

(Ogł. nr 2)

F-16

W Klubie 1:72 publikujemy pierwszy arkusz planów samolotu General Dynamics F-16 Fighting Falcon. Na rysunku przedstawiono wersję F-16A pochodzącą z jednej z początkowych serii produkcyjnych, Block 10.

Redukcyjne modele samolotu F-16 różnych wersji produkowane są przez większość firm modelarskich świata. Ze względu na atrakcyjność samolotu i przewidywany duży zbyt zestawów modelarskich, starsze opracowywane były wraz z rozwojem prawdziwego samolotu w oparciu o dostępne dane prototypów i stanowią w wielu wypadkach mieszankę cech egzemplarzy prototypowych i wczesnych seryjnych. Dotyczy to przede wszystkim obrysu płatowca, podziału blach i foteli pilota. W takim przypadku konieczne jest poprawienie błędów w oparciu o dokładne plany wykonywanej wersji.

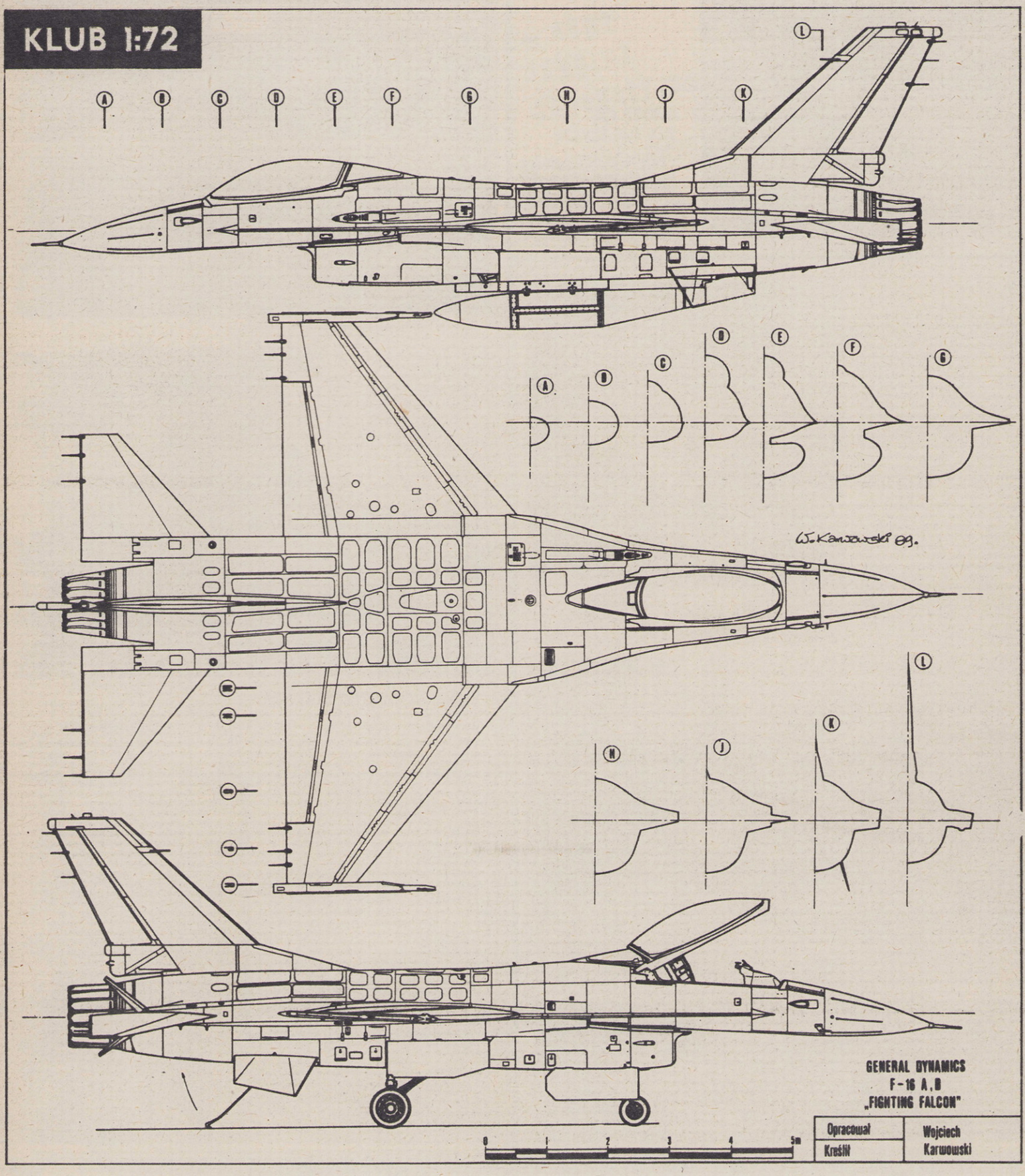
Czytelników zainteresowanych monografią samolotu F-16A/B/C/D odsyłamy do SP 51—52/1987.

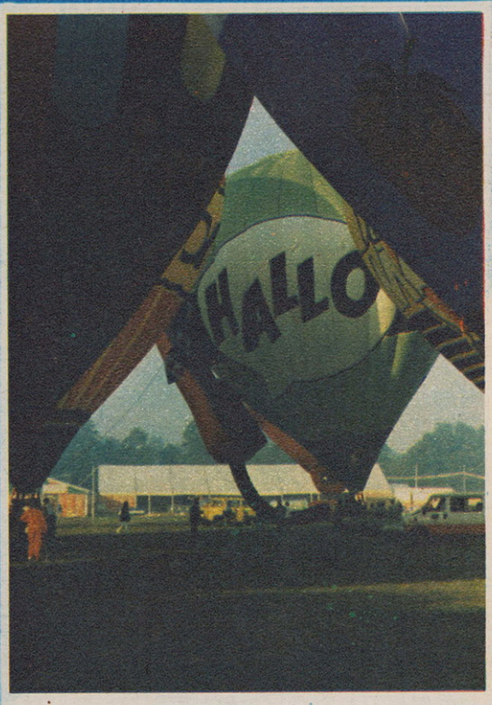
(WJG)

Rysunek: Wojciech Karwowski

Na zdjęciu: F-16C wytwórni Hasegawa w podziałce 1:72. Model Richard i Sue Steele; zdjęcie: Mariusz Śliwka.

KLUB 1:72





WIDZĘ CIĘ ALE NIE SŁYSZĘ

Pomysłowo zaprojektowany i zbudowany balon na ogrzane powietrze w postaci słuchawki telefonicznej. Nie zabrakło odpowiedniego napisu: Hallo.

CONCORDE PRZED STARTEM

Naddźwiękowy samolot pasażerski Concorde w barwach przewoźnika brytyjskiego w porcie lotniczym w Hannowerze (RFN). Pokazujemy go podczas obsługi i kontroli technicznej w 1989 .

W SZWECJI

Lotnictwo wojskowe neutralnej Szwecji od 1990 będzie oparte o 3 — jeszcze realizowane — programy: JAS-90 (samoloty), BAS-90 (bazy lotnicze), STRIL-90 (sieć alarmowa i kontrolna) i RAS-90 (łączność). Strukturę systemu tworzą trójkąty (10—15 km²) pokrywające całą Szwecję. Pasy lotniskowe baz będą służyły lotnictwu wojskowemu i lekkim samolotom transportowym, łączność będzie zdwojona z systemem cywilnym (V-90). Przewiduje się szerokie wykorzystanie autostrad ze stacjami uzupełniającymi w paliwo, tlen oraz pociski rakietowe co trwa 6 min. Na zdjęciach: Viggen w czynnej już bazie BAS-90 w Hagsholt (ok. 400 km na płd.-zach. od Sztokholmu zintegrowanej z częścią autostrady E4). Zwraca uwagę wyposażenie lokalnych lądowisk służących lotnictwu służbowemu, dyspozycyjnemu, sportowemu itp. w twardą nawierzchnię.

ROZMAITOŚCI

● **W 50-lecie II wojny światowej TVP nadała 4 filmy dokumentalne z oryginalnymi wstawkami z walk powietrznych dwupłatowców z wielkimi „polskimi" szachownicami z Bf 109 ze swastykami. Dwupłatowce spadały płonąc. TYLE JUŻ RAZY PISALIŚMY, ŻE SĄ TO FRAGMENTY NIEMIECKIEGO FILMU PROPAGANDOWEGO WYKORZYSTUJĄCEGO ZDOBYCZNE MYŚLIWCE CZECHOSŁOWACKIE. NIE TE SAMOLOTY, NIE TAKIE SZACHOWNICE, NIE TAKIE WALKI. TYLKO WYTWÓRNIA FILMÓW WCIĄŻ TA SAMA!**

POMNIK

Oryginalny pomnik upamiętniający 50-lecie amerykańskiego stowarzyszenia szybowcowego SSA wzniesiony na terenie Narodowego Muzeum Szybownictwa w Harris Hill. Są to ptaki na prętach ze stali nierdzewnej.

Zdjęcia: Jerzy Czerniawski (2), Henryk Jędrzejczak (3), „Air et Cosmos", „Soaring", archiwum.

SP